

## Akkreditierungsbericht

### Programmakkreditierung – Einzelverfahren

Raster Fassung 02 – 04.03.2020

[► Inhaltsverzeichnis](#)

Hochschule	<b>Westsächsische Hochschule Zwickau</b>		
Ggf. Standort			
Studiengang	<b>Mobilität und Verkehr</b>		
Abschlussbezeichnung	<b>Bachelor of Engineering / B.Eng.</b>		
Studienform	Präsenz <input checked="" 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. ausbildungs- begleitend <input type="checkbox"/>	Kooperation § 20 MRVO	<input type="checkbox"/>
Studiendauer (in Semestern)	6		
Anzahl der vergebenen ECTS-Punkte	180		
Bei Masterprogrammen:	konsekutiv <input type="checkbox"/>	weiterbildend	<input type="checkbox"/>
Aufnahme des Studienbetriebs am (Datum)	01.10.2023		
Aufnahmekapazität (Maximale Anzahl der Studienplätze)	20	Pro Semester <input type="checkbox"/>	Pro Jahr <input checked="" type="checkbox"/>
Durchschnittliche Anzahl* der Studienanfängerinnen und Studienanfänger	4	Pro Semester <input checked="" type="checkbox"/>	Pro Jahr <input type="checkbox"/>
Durchschnittliche Anzahl* der Absolventinnen und Absolventen		Pro Semester <input type="checkbox"/>	Pro Jahr <input type="checkbox"/>
* Bezugszeitraum:	WS 2023/24 & WS 2024/25		

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

Verantwortliche Agentur	ACQUIN
Zuständige/r Referent/in	Holger Reimann
Akkreditierungsbericht vom	20.08.2025

## Inhalt

<b>Ergebnisse auf einen Blick</b>	<b>4</b>
<b>Kurzprofil des Studiengangs</b>	<b>5</b>
<b>Zusammenfassende Qualitätsbewertung des Gutachtergremiums</b>	<b>5</b>
<b>I Prüfbericht: Erfüllung der formalen Kriterien</b>	<b>6</b>
1 Studienstruktur und Studiendauer (§ 3 MRVO)	6
2 Studiengangsprofile (§ 4 MRVO)	6
3 Zugangsvoraussetzungen und Übergänge zwischen Studienangeboten (§ 5 MRVO)	7
4 Abschlüsse und Abschlussbezeichnungen (§ 6 MRVO)	7
5 Modularisierung (§ 7 MRVO)	8
6 Leistungspunktesystem (§ 8 MRVO)	8
7 Anerkennung und Anrechnung (Art. 2 Abs. 2 StAkkrStV)	8
8 Nicht einschlägig: Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen (§ 9 MRVO)	9
9 Nicht einschlägig: Sonderregelungen für Joint-Degree-Programme (§ 10 MRVO)	9
<b>II Gutachten: Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien</b>	<b>10</b>
1 Schwerpunkte der Bewertung/ Fokus der Qualitätsentwicklung	10
2 Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien	10
2.1 Qualifikationsziele und Abschlussniveau (§ 11 MRVO)	10
2.2 Schlüssiges Studiengangskonzept und adäquate Umsetzung (§ 12 MRVO)	13
2.2.1 Curriculum (§ 12 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 und 5 MRVO)	13
2.2.2 Mobilität (§ 12 Abs. 1 Satz 4 MRVO)	16
2.2.3 Personelle Ausstattung (§ 12 Abs. 2 MRVO)	17
2.2.4 Ressourcenausstattung (§ 12 Abs. 3 MRVO)	19
2.2.5 Prüfungssystem (§ 12 Abs. 4 MRVO)	21
2.2.6 Studierbarkeit (§ 12 Abs. 5 MRVO)	23
2.2.7 Nicht einschlägig: Besonderer Profilsanspruch (§ 12 Abs. 6 MRVO)	25
2.3 Fachlich-Inhaltliche Gestaltung der Studiengänge (§ 13 MRVO): Aktualität der fachlichen und wissenschaftlichen Anforderungen (§ 13 Abs. 1 MRVO)	25
2.3.2 Nicht einschlägig: Lehramt (§ 13 Abs. 2 und 3 MRVO)	27
2.4 Studienerfolg (§ 14 MRVO)	27
2.5 Geschlechtergerechtigkeit und Nachteilsausgleich (§ 15 MRVO)	29
2.6 Nicht einschlägig: Sonderregelungen für Joint-Degree-Programme (§ 16 MRVO)	31
2.7 Nicht einschlägig: Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen (§ 19 MRVO)	31
2.8 Nicht einschlägig: Hochschulische Kooperationen (§ 20 MRVO)	31
2.9 Nicht einschlägig: Besondere Kriterien für Bachelorausbildungsgänge an Berufsakademien (§ 21 MRVO)	31
<b>III Begutachtungsverfahren</b>	<b>32</b>
1 Allgemeine Hinweise	32
2 Rechtliche Grundlagen	32
3 Gutachtergremium	32
<b>IV Datenblatt</b>	<b>33</b>
1 Daten zum Studiengang	33
2 Daten zur Akkreditierung	33

<b>V</b>	<b>Glossar .....</b>	<b>34</b>
----------	----------------------	-----------



## **Ergebnisse auf einen Blick**

### **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

## Kurzprofil des Studiengangs

Als wirtschaftliches, kulturelles, wissenschaftliches und politisches Zentrum Westsachsens verfügt Zwickau als Ort höherer Bildung über eine lange Tradition speziell im Automobil- und Maschinenbau. Die Westsächsische Hochschule Zwickau (WHZ) bietet heute in acht Fakultäten eine breit gefächerte Palette von Studienmöglichkeiten an. Die WHZ verwirklicht ein durch angewandte Forschung und angewandte Kunst geprägtes akademisches Ausbildungsprogramm in den drei Schwerpunkten Technik, Wirtschaft und Lebensqualität. Die gesamtgesellschaftlichen Studien- und Forschungsleistungen werden durch die seit längerem gelebte Positionierung als Hochschule der Mobilität geprägt. Der Mobilitätsbegriff wird (hier) wesentlich weiter gefasst als nur in der Verengung auf den Verkehr. Er beinhaltet alle Formen von der organischen, gesundheitlich bestimmten Mobilität, über den allgemeinen Verkehrsbegriff bis hin zur digitalen Mobilität im virtuellen Raum. Damit leistet die WHZ einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung des Fachkräftebedarfs vor allem in Sachsen, aber auch in ganz Deutschland und darüber hinaus. Die angebotenen Studiengänge orientieren sich an den Anforderungen der Arbeitsmärkte und bilden sowohl praxisorientierte aber auch in den Weiterbildungsangeboten stärker forschungsorientierte international konkurrenzfähige Absolventinnen und Absolventen aus.

Der zur Akkreditierung vorgeschlagene Bachelorstudiengang Mobilität und Verkehr wird von der Fakultät Kraftfahrzeugtechnik angeboten. Der Studiengang fügt sich nahtlos in das Leitbild der Westsächsischen Hochschule Zwickau ein. Unter dem Leitmotiv „WHZ – Hochschule für Mobilität“ möchte sie Lösungen für die Zukunftsfragen des Megatrends nachhaltige Mobilität und substanzielle Beiträge zur Lösung ökonomischer und gesellschaftlicher Herausforderungen liefern. Das Zusammenwirken zwischen Menschen und Technik wird dabei als Kristallisationskern interdisziplinären Wirkens gesehen.

## Zusammenfassende Qualitätsbewertung des Gutachtergremiums

Der Studiengang *Mobilität und Verkehr* ist kohärent aufgebaut und verfolgt klare Qualifikationsziele, die auf eine praxisnahe, interdisziplinäre Ausbildung ausgerichtet sind. Die Studierenden erwerben fundierte ingenieurwissenschaftliche Grundlagen sowie methodische Kompetenzen zur Analyse und Gestaltung moderner Mobilitäts- und Verkehrssysteme. Der Studiengang bereitet gezielt auf vielfältige Berufsfelder im Verkehrs- und Mobilitätsbereich vor und bietet ein solides Fundament für eine verantwortungsbewusste und zukunftsorientierte Tätigkeit im Bereich der Verkehrsinfrastrukturplanung, Verkehrsentswurf und Verkehrstechnik.

## **I Prüfbericht: Erfüllung der formalen Kriterien**

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

### **1 Studienstruktur und Studiendauer [\(§ 3 MRVO\)](#)**

#### **Sachstand/Bewertung**

Der Bachelorstudiengang führt zu einem ersten berufsqualifizierenden Studienabschluss. Die Gesamtregelstudienzeit des Bachelorstudienganges Mobilität und Verkehr beträgt drei Jahre. Die zu vergebende Gesamt-ECTS-Punktzahl beträgt 180 ECTS. Die Regelstudienzeit beträgt 6 Semester (Vollzeit).

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **2 Studiengangsprofile [\(§ 4 MRVO\)](#)**

#### **Sachstand/Bewertung**

Der Bachelorstudiengang schließt mit einer Abschlussarbeit (Thesis, auch „Bachelorprojekt“) im Modul KFT12830 ab, die gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit externen Auftraggebern (z. B. Verkehrsbetrieben, Planungsbüros, Tiefbauämter, Industriepartner) realisiert wird. Die Studierende zeigen dabei, dass sie die Zusammenhänge der Verkehrsplanung und Verkehrstechnik überblicken sowie die Fähigkeit besitzen, wissenschaftliche Methoden und Erkenntnisse anzuwenden und die für die Erlangung weiterer akademische Grade notwendige wissenschaftliche Befähigung erworben haben. Mit der vorzulegenden Bachelorarbeit weisen die Studierenden nach, dass sie in der Lage sind eine wissenschaftliche Aufgabenstellung selbstständig formal und inhaltlich auf hohem Niveau zu bearbeiten und in schriftlicher Form geschlossen darzustellen. Im Kolloquium weisen die Studierenden die Befähigung zur mündlichen Präsentation der Ergebnisse nach. Der Bearbeitungsumfang des Bachelorprojekts entspricht 15 ECTS-Punkte (Thesis plus Kolloquium 12 + 3 ECTS-Punkte), die Bearbeitungsdauer der Bachelorarbeit umfasst 12 Wochen und ist in §15 der Prüfungsordnung festgelegt.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **3    Zugangsvoraussetzungen und Übergänge zwischen Studienangeboten [\(§ 5 MRVO\)](#)**

#### **Sachstand/Bewertung**

Die Zugangsvoraussetzungen für den Bachelorstudiengang sind nach §2 der Studienordnung durch den Fakultätsrat sowie dem Beschluss des Rektorates definiert:

- die allgemeine Hochschulreife,
- die fachgebundene Hochschulreife oder
- die Fachhochschulreife oder
- die studiengangsbezogene Meisterprüfung oder
- eine berufliche Aufstiegsfortbildung nach § 17 Abs. 3 SächsHSG oder eine durch die WHZ als gleichwertig anerkannte Vorbildung nach § 17 Abs. 4 SächsHSG {die Anerkennung der Gleichwertigkeit bedarf der Genehmigung durch das Rektorat} jeweils in Verbindung mit einem Beratungsgespräch an der Hochschule oder
- die bestandene Zugangsprüfung zum Erwerb der Studienberechtigung.

Eine Zulassungsbeschränkung ist derzeit nicht geplant.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **4    Abschlüsse und Abschlussbezeichnungen [\(§ 6 MRVO\)](#)**

#### **Sachstand/Bewertung**

Der Studiengang wird mit dem Grad Bachelor of Engineering (B. Eng.) unter der Angabe des Studiengangs Mobilität und Verkehr abgeschlossen. Die entsprechenden Regelungen hierzu finden sich in der Prüfungsordnung (§ 1) und der Studienordnung (§ 4) für den Studiengang Mobilität und Verkehrs (B.Eng.).

Das Diploma Supplement erteilt über das dem Abschluss zugrundeliegende Studium im Einzelnen Auskunft. Es liegt in der aktuellen Fassung vor.

Die entsprechenden Regelungen in Bezug auf die Zeugnisse, Urkunden und das Diploma Supplement finden sich unter § 26 der Prüfungsordnung für den Studiengang Mobilität und Verkehr.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

## 5 Modularisierung ([§ 7 MRVO](#))

### Sachstand/Bewertung

Der Studiengang ist in Studieneinheiten (Module) gegliedert, die durch die Zusammenfassung von Studieninhalten thematisch und zeitlich abgegrenzt sind. Die Inhalte der jeweiligen Module sind so bemessen, dass sie jeweils in einem Semester vermittelt werden können.

Die Modulbeschreibungen umfassen alle in § 7 Abs. 2 MRVO aufgeführten Punkte.

Prüfungsart, -umfang, -dauer sind in der Prüfungsordnung (Teil 1 Modulprüfungen § 9 – § 12), im Modulhandbuch und im Prüfungsplan des Studiengangs definiert.

Für die Einordnung und Übertragbarkeit der Gesamtnote in ausländische Notensysteme wird in einem ECTS-Grading-Scheme die Notenverteilung innerhalb einer wandernden Kohorte aller Absolventinnen und Absolventen, in der Regel der letzten drei Kalenderjahre auf dem Zeugnis ausgewiesen (§ 22 Abs. 5 Prüfungsordnung).

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

## 6 Leistungspunktesystem ([§ 8 MRVO](#))

### Sachstand/Bewertung

Im Studiengang werden gemäß der Studienordnung 180 ECTS-Punkte erworben.

Die Arbeitsstunden pro ECTS-Punkt entsprechen 30 Stunden, was in der Studienordnung für jedes einzelne Modul (Modulbeschreibung ist Bestandteil der Studienordnung) festgelegt und in der Moduldatenbank dokumentiert ist. Daraus ergibt sich regulär auch die Vergabe von 30 ECTS pro Semester, was einer Gesamtzahl von 60 ECTS pro Studienjahr und somit einer Workload von 1800 Stunden entspricht.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

## 7 Anerkennung und Anrechnung ([Art. 2 Abs. 2 StAkkrStV](#))

### Sachstand/Bewertung

Die Regelung zur Anrechnung von Studienzeiten, Studien- und Prüfungsleistungen, die an einer Hochschule in Deutschland oder an einer ausländischen Hochschule erbracht wurden, sind unter §



20 in der Prüfungsordnung gemäß der Lissabon-Konvention Art. V regelkonform festgelegt. Dies gilt auch für die Anrechnung von Kompetenzen, die außerhalb der Hochschule erworben wurden, wobei diese bis zur Hälfte der für den Studiengang vorgesehenen Leistungspunkte angerechnet werden können.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

- 8 **Nicht einschlägig: Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen** ([§ 9 MRVO](#))
- 9 **Nicht einschlägig: Sonderregelungen für Joint-Degree-Programme** ([§ 10 MRVO](#))

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

### **1 Schwerpunkte der Bewertung/ Fokus der Qualitätsentwicklung**

*Bei der Begutachtung hat es keine besonderen Schwerpunkte gegeben.*

### **2 Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien**

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

#### **2.1 Qualifikationsziele und Abschlussniveau ([§ 11 MRVO](#))**

##### **Sachstand**

In der Studienordnung werden die Ziele des Bachelorstudiengangs Mobilität und Verkehr klar definiert (§ 4). Dabei ist zu beachten, dass im Bachelorstudiengang die grundlegenden Fachkenntnisse sowie die Entwicklung methodischer Kompetenzen vermittelt werden. Die Qualifikationsziele werden in allen Medien und sonstigen Studienwerbeformaten (auch Hochschulinfotag, Messen usw.) digital und analog publik gemacht.

Ziel des Studiums ist es, Bachelor of Engineering-Absolventinnen und Absolventen auszubilden, die befähigt sind:

- Verkehrssysteme in ihrer Gesamtheit zu analysieren, zu bewerten und zu verstehen. Dabei erlangen die Absolventinnen und Absolventen die notwendigen wissenschaftlichen und methodischen Kenntnisse, um komplexe Zusammenhänge im Mobilitäts- und Verkehrsbereich zu erfassen und ingenieurwissenschaftlich fundierte Lösungen zu erarbeiten.
- Moderne Verkehrs- und Mobilitätskonzepte für den Personen- und Güterverkehr zu entwickeln, indem interdisziplinäre wissenschaftliche Methoden anwendet und technische sowie wirtschaftliche Aspekte in die Überlegungen einbezogen werden.
- Die hierfür erforderliche Verkehrsinfrastruktur zu entwerfen und zu bemessen. Die breite wissenschaftliche Ausbildung befähigt die Absolventinnen und Absolventen, Planungsprozesse unter Berücksichtigung technologischer, ökologischer und ökonomischer Rahmenbedingungen durchzuführen und weiterzuentwickeln.

Das Erreichen oben genannter Qualifikationsziele ist abhängig von der Methodik der Wissensvermittlung und der Integration der Wissensaneignung in die Lehrkonzepte, sodass dies hier näher erläutert werden soll. Mit Berücksichtigung des mittel- und langfristigen Wandels der Mobilitätskonzepte und der entsprechend erforderlichen Technologien sowie der Anforderungen der Sächsischen Studienakkreditierungsverordnung - SächsStudAkkVO (Stand 1. Juli 2021) wurden die

nachfolgenden weitere Qualifikationsziele des Bachelorstudiengangs Mobilität und Verkehr formuliert. Diese gliedern sich gemäß SächsStudAkkVO §11, Abs (1)-(3) in die Bereiche

1. Wissen und Verstehen (Wissensverbreiterung, -vertiefung und -verständnis),
2. Einsatz, Anwendung und Erzeugung von Wissen (Nutzung und Transfer, wissenschaftliche Innovation),
3. Kommunikation und Kooperation sowie
4. wissenschaftliches Selbstverständnis und Professionalität.

Der Bachelorstudiengang Mobilität und Verkehr entwickeln die Studierenden durch interdisziplinäre Projekte, praxisnahe Aufgaben und wissenschaftliche Arbeiten kritisches Denken, Problemlösungsfähigkeit und Kommunikationskompetenz. Die Sozialisation in die Wissenschaft erfolgt durch die Vermittlung von fundierten ingenieurwissenschaftlichen Grundlagen und der aktuellen wissenschaftliche Fragestellungen. Praxisnahe Kooperationen mit Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Fachverbänden stärken die Identifikation mit der Disziplin. Exkursionen, Gastvorträge und Konferenzen ermöglichen eine frühe Vernetzung. Zudem fördert der Studiengang ein ethisches Bewusstsein für nachhaltige, sichere und innovative Verkehrslösungen. Im Bachelorstudiengang Mobilität und Verkehr werden Absolventinnen und Absolventen nicht nur fachlich qualifiziert, sondern auch wissenschaftlich reflektiert und gesellschaftlich verantwortungsbewusst ausgebildet. Die zivilgesellschaftliche, politische und kulturelle Rolle der Studierenden wird u. a. durch entsprechende Angebote der WHZ gestärkt, z. B. das fakultative Studium Generale-Curriculum, auf das per Rundmails und Nachrichten auf der Homepage regelmäßig hingewiesen wird.

Absolventinnen und Absolventen des Bachelorstudiengangs Mobilität und Verkehr sind für Tätigkeiten in Planungsbüros, öffentlichen Verwaltungen, Transportunternehmen, Verkehrsbetrieben sowie in der Industrie und Logistik qualifiziert. Sie übernehmen Aufgaben in der Verkehrsplanung, dem Verkehrsentwurf und der Verkehrstechnik, entwickeln moderne Mobilitätskonzepte und optimieren Verkehrs- und Logistikprozesse. Je nach Berufsfeld starten sie als Verkehrsplaner/in oder Mobilitätsmanager/in mit Aufstiegsmöglichkeiten in leitende Positionen, etwa als Projektleiter/in oder Abteilungsleiter/in. Durch ihre breite wissenschaftliche Ausbildung sind sie sowohl operativ als auch strategisch einsetzbar und tragen zur innovativen Gestaltung nachhaltiger Verkehrslösungen bei.

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

Die Zielsetzung des Bachelorstudiengangs Mobilität und Verkehr ist klar definiert und in der Studienordnung sowie in allen relevanten Kommunikationsmedien nachvollziehbar dargelegt. Der begutachtete Studiengang trägt auf alle Fälle zum Entwickeln eines beruflichen Selbstbildes im Bereich Mobilität und Verkehr bei, welches sich an den Zielen und Standards professionellen Handelns im wissenschaftlichen Bereich und auch an den zugehörigen Berufsfeldern orientiert.

Die skizzierten Berufsfelder im Mobilitäts- und Verkehrsbereich sind aus gutachterlicher Sicht passend definiert, die Einordnung zum Einstieg in entwerfende und planende Tätigkeiten auch mit innovativen Konzepten ist plausibel.

Die Studierenden erwerben fundierte Kenntnisse in Verkehrsplanung, -technik und Mobilitätsmanagement und werden durch interdisziplinäre Projektarbeit sowie wissenschaftlich fundierte Aufgabenstellungen zur kritischen Reflexion und Innovation befähigt. Im Rahmen der Begutachtung der Selbstdokumentation und der verschiedenen Interview-Runden (Professorinnen/Professoren, Studierenden) konnte nachvollziehbar dargelegt werden, wie die Anforderungen an Kommunikations- und Kooperationsfähigkeiten der Studierenden gefördert und im Rahmen von Modulen und Projekten umgesetzt werden. Durch Gruppenarbeiten, interdisziplinäre Projekte, Präsentationen und praxisnahe Lehrformate werden Fähigkeiten zur Selbstorganisation, Teamarbeit und Konfliktbewältigung gezielt entwickelt. Die WHZ stärkt zudem durch Angebote wie das fakultative Studium Generale das zivilgesellschaftliche und ethische Bewusstsein der Studierenden.

Der hier begutachtete Studiengang entspricht dem Qualifikationsrahmen für deutsche Hochschulabschlüsse gemäß KMK-Beschluss.

Die Qualifikation und das Curriculum sind im Diploma Supplement nur sehr grundlegend abgebildet. Die „Programme learning outcomes“ geben nur Schlagwörter und Themenfelder wieder, ohne die Tiefe der erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten zu differenzieren, hier besteht aus gutachterlicher Sicht noch Optimierungsbedarf.

Besonders positiv hervorzuheben ist die Orientierung an aktuellen gesellschaftlichen Herausforderungen im Mobilitätsbereich sowie die frühe Vernetzung mit der Berufspraxis durch Kooperationen mit Unternehmen und Forschungseinrichtungen.

Insgesamt bewertet die Gutachtergruppe die Qualifikationsziele des Studiengangs Mobilität und Verkehr als konsistent, anwendungsnah und zukunftsorientiert. Der Studiengang bietet eine breite, fundierte Ausbildung mit starker Praxisorientierung und hoher Relevanz für den Arbeitsmarkt.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

Das Gutachtergremium gibt folgende Empfehlung:

Das Diploma Supplement sollte stärker bei den vermittelten Kenntnissen und Fähigkeiten differenzieren.

## 2.2 Schlüssiges Studiengangskonzept und adäquate Umsetzung (§ 12 MRVO)

### 2.2.1 Curriculum ([§ 12 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 und 5 MRVO](#))

#### **Sachstand**

Wie bereits erwähnt, bildet der Bachelorstudiengang Mobilität und Verkehr zusammen mit dem bereits an der WHZ etablierten Diplomstudiengang Verkehrssystemtechnik ein neuartiges Studiengangsmodell (Y-Modell), das auf die aktuellen und kommenden technologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen im Verkehrssektor durch entsprechend angepassten Bildungs- und Ausbildungsmaßnahmen reagiert und hiermit zur Gewinnung von qualifizierten Ingenieurinnen und Ingenieuren beiträgt.

Im Vordergrund bei der Gestaltung des Curriculums für Bachelorstudiengang steht die Vermittlung wissenschaftlichen Grundlagen und der Methodenkompetenz sowie die Sicherstellung einer breiten wissenschaftliche Qualifizierung der Absolventen.

Die Kenntnisse und Wissen zu den ingenieurtechnischen Fächern wie Mathematik, Elektrotechnik, Technische Mechanik, Informatik, Grundlagen der Automatisierung und Konstruktion erfolgt in den ersten zwei Semestern. Hier wird eine fundierte Grundlage gelegt auf der in den nachfolgenden Semestern das Fachwissen zu Verkehrsentwurf, Verkehrsplanung und Verkehrstechnik aufgebaut wird. Bereits ab dem 2.Semester finden die Fachveranstaltungen zu den Verkehrsthemen statt. Dies erfolgt in den Modulen „Verkehr, Verkehrssysteme und Umwelt“, das der Vermittlung von grundlegenden Kenntnissen für ein Verkehrssystem und deren Bestandteile dient, und „Oberseminar – Vernetzte Mobilität“, das auf die praktische Anwendung des Wissens aber auch auf die selbstständige Aneignung des Wissens zu den ausgewählten Fragenstellungen der Mobilität unter Leitung/Betreuung von Professorinnen und Professoren ausgerichtet ist. In dem 3. und 4. Semester erfolgt die Vertiefung des Wissens zur Verkehrsplanung, Verkehrsentwurf und Verkehrstechnik. Hierbei wird der Schwerpunkt auf Straßen- und Schienenverkehr gelegt. Die Verkehrsplanung und Verkehrsentwurf und die hierbei anzuwendende Methoden werden in den Modulen wie Verkehrsentwurfstechnik, Entwurf von Stadtstraßenanlagen, Multimodale Verkehrsentwicklungsplanung vermittelt. Die Verkehrstechnik und die hierbei anzuwendende Methoden werden in den Modulen wie Verkehrstelematik, Eisenbahnwesen, Bemessung von Stadtstraßenanlagen behandelt. Die Anwendung und Einsatz von Methoden und Werkzeugen erfolgt in Praktikums- bzw. Übungseinheiten. Es wird der Umgang mit den Standardwerkzeugen wie CARD/1, LISA, PTV Vissim und PTV Visum gelernt, die die praxisorientierte Ausbildung stärken.

Im Praxissemester wird das in den Lehreinheiten erworbene Wissen vertieft bzw. zur Erarbeitung von Lösungen zu den Problemstellungen der Mobilität angewandt. Das Praktikum kann grundsätzlich in Verkehrsbetrieben, Planungsbüros, Tiefbauämtern oder Ingenieurbüros durchgeführt werden. Hierbei wird ein Praktikumsvertrag zwischen dem jeweiligen Unternehmen und dem Studierenden

geschlossen. Der Studierende meldet das Praktikum beim Praktikumsbeauftragten der Fakultät an. Es wird jeweils ein Betreuer zugewiesen. Das Praktikum wird mit einem Bericht inkl. Präsentation und dem Praktikumsnachweis abgeschlossen.

Im Studienprojekt wird die Basis für die bevorstehende Bachelorarbeit gelegt. Die Grundlagen zur Erstellung von wissenschaftlichen Arbeiten werden gelernt und angewendet. Durch Bachelorarbeit wird gezeigt, dass die Studierenden in der Lage sind, das erworbene Wissen zu kombinieren, eigenständig zu erweitern und unter Einbeziehung von geeigneten Methoden und Werkzeugen die Lösungen für aktuelle Fragestellungen der Mobilität in dem vorgegebenen Zeitrahmen zu erarbeiten.

Ein besonderes Merkmal des Studiengangs ist die frühzeitige Integration verkehrsspezifischer Inhalte bereits im 2. Semester. Zudem wird durch praxisnahe Lehrmethoden, den Einsatz branchenspezifischer Software und projektbasierte Lehrveranstaltungen eine enge Verbindung zur beruflichen Praxis geschaffen. Durch diesen strukturierten Aufbau wird sichergestellt, dass die Absolventinnen und Absolventen über eine breite wissenschaftliche Qualifikation verfügen, die sie befähigt, moderne Mobilitätskonzepte zu entwickeln, Verkehrsinfrastruktur zu entwerfen und ingenieurwissenschaftliche Lösungen für aktuelle Herausforderungen im Verkehrssektor zu erarbeiten.

Die Studiengangsbezeichnung „Mobilität und Verkehr“ ist aus Sicht der Hochschule inhaltlich treffend gewählt, da sie die thematische Ausrichtung des Studiengangs präzise widerspiegelt. Der Fokus liegt auf der Analyse, Planung und Gestaltung von Verkehrssystemen sowie der Entwicklung moderner Mobilitätskonzepte für den Personen- und Güterverkehr. Die Abschlussbezeichnung „Bachelor of Engineering (B. Eng.)“ ist inhaltlich passend, da der Studiengang einen starken ingenieurwissenschaftlichen Schwerpunkt hat. Die Absolventinnen und Absolventen sind nicht nur in der Lage, Mobilitäts- und Verkehrskonzepte theoretisch zu analysieren, sondern können diese auch ingenieurtechnisch umsetzen, Infrastruktur entwerfen und technische Lösungen für verkehrliche Herausforderungen entwickeln. Durch die enge Verknüpfung von verkehrswissenschaftlichen, ingenieurtechnischen und praxisorientierten Inhalten entspricht die Abschlussbezeichnung B. Eng. den Anforderungen an ein ingenieurwissenschaftliches Studium und unterstreicht die technische Ausrichtung des Studiengangs.

Der Studiengang zeichnet sich durch eine enge Verbindung von Theorie und Praxis aus, wodurch die Studierenden nicht nur wissenschaftlich fundierte, sondern auch anwendungsorientierte Kompetenzen erwerben. Der interdisziplinäre Ansatz – mit Inhalten aus Technik, Wirtschaft und Umweltwissenschaften – spiegelt die Vielschichtigkeit der Mobilitäts- und Verkehrsbranche wider. Hierbei kommen vielfältige Lehr- und Lernformen zum Einsatz. Neben klassischen Lehrmethoden wie Vorlesungen, Übungen und Praktika werden auch moderne und innovative Lehrkonzepte wie Verkehrssimulationen genutzt, um die Studierenden optimal auf die Anforderungen der Verkehrsbranche vorzubereiten. Die Vermittlung theoretischer Grundlagen in Verkehrsplanung, Verkehrstechnik und ingenieurwissenschaftlichen Fächern erfolgt in Vorlesungen. Die Anwendung des theoretischen

Wissens in praxisnahen Aufgaben erfolgt in Praktika und Seminaren, insbesondere durch den Einsatz von Planungs- und Simulationssoftware wie PTV Vissim, PTV Visum, LISA und CARD/1. Im Rahmen einer Projektarbeit werden die realen verkehrlichen Problemstellungen in Teams bearbeitet, um die praxisnahe Problemlösungskompetenz zu stärken. Durch Exkursionen und Gastvorträge wird der direkte Einblick in die Praxis gegeben. Die Präsenzlehrveranstaltungen werden bei Bedarf durch digitale Vorlesungsaufzeichnung ergänzt.

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

Die inhaltliche Ausgestaltung des Curriculums wird im Hinblick auf die definierten Eingangsqualifikationen und Zugangsvoraussetzungen von dem Gutachtergremium insgesamt als stimmig bewertet. Die gewählten Prüfungsformen sind sachgerecht und adäquat auf die angestrebten Qualifikationsziele abgestimmt, der Studienabschluss ist inhaltlich passend. Auch die Bezeichnung des Studiengangs wird als passend und nachvollziehbar eingeschätzt.

Das Curriculum selbst sieht, abgesehen vom Studium Generale, keine klassischen Wahlmöglichkeiten innerhalb des Studiengangs vor. Jedoch besteht für die Studierenden gegen Ende des Studiums die Möglichkeit, im Rahmen des sogenannten Y-Modells in einen Diplomstudiengang zu wechseln, in dem verschiedene Wahlmodule vorgesehen sind. Diese Struktur bietet den Studierenden ein gewisses Maß an Individualisierungsmöglichkeiten in der späteren Studienphase.

Im Hinblick auf die angestrebten Qualifikationsziele ist das Curriculum größtenteils kohärent aufgebaut. Kritisch angemerkt wird jedoch die unzureichende Berücksichtigung verschiedener Verkehrsträger, insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Die derzeitige Ausgestaltung der Module zeigt eine starke Ausrichtung auf straßenbezogene Themen. Laut Modulhandbuch sowie auf Grundlage der Rückmeldungen aus den Gesprächen mit Studierenden wird der Verkehrsträger Schiene bis einschließlich des vierten Semesters nicht behandelt. Dies steht im Widerspruch zur Darstellung in der Selbstdokumentation und auf der Internetpräsenz des Studiengangs, in der eine Gleichwertigkeit der Verkehrsträger und der dazugehörigen Verkehrsinfrastruktur suggeriert wird.

Das Gutachtergremium sieht auf Grundlage der curricularen Inhalte derzeit nicht gewährleistet, dass Absolventinnen und Absolventen über die notwendigen Kenntnisse und Kompetenzen verfügen, um eigenständig Anlagen im Schienenverkehr zu planen und zu entwerfen – wie es in der Außendarstellung des Studiengangs angedeutet wird. Eine stärkere curriculare Verankerung schienenbezogener Inhalte wäre aus fachlicher Sicht aber grundsätzlich zu begrüßen.

In den Gesprächen mit dem Rektorat wurde deutlich, dass auch seitens der Hochschulleitung ein Interesse besteht, die Schiene künftig stärker zu berücksichtigen und über Kooperationen mit der Praxis, insbesondere im Kontext regionaler Großbauprojekte, entsprechende Lehrangebote zu erweitern.



Das Gutachtergremium empfiehlt daher, bis eine inhaltlich stärkere Berücksichtigung des Verkehrsträgers Schiene im Curriculum umgesetzt ist, die Darstellung in der Selbstdokumentation sowie auf der Website des Studiengangs entsprechend anzupassen. Ziel sollte es sein, ein realistisches Bild des Studiengangs und der tatsächlichen Kompetenzen der Absolventinnen und Absolventen gegenüber Studierenden und potenziellen Arbeitgebern zu vermitteln.

Im Rahmen der Begutachtung wurde weiterhin festgestellt, dass im aktuellen Curriculum des Studiengangs kein eigenständiges Modul mit juristischen Inhalten vorhanden ist. Auch dies steht im Widerspruch zur Außendarstellung des Studiengangs im Internet und auf dem Studiengangflyer, in der vermittelt wird, dass Absolventinnen und Absolventen in der Lage seien, rechtliche Aspekte von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten zu beurteilen.

Die Einbindung der Praxisphase in das Studium wird vom Gutachtergremium als gelungen bewertet. Die Praxisphase ist sinnvoll in den Studienverlauf integriert und bietet den Studierenden die Möglichkeit, theoretisch erlernte Inhalte in einem realen beruflichen Umfeld anzuwenden und zu vertiefen. Die Studierenden werden bei der Suche nach geeigneten Praktikumsplätzen aktiv durch die betreuenden Professorinnen und Professoren unterstützt. Es steht eine umfangreiche Liste mit Kooperations- und Partnerunternehmen zur Verfügung, die regelmäßig aktualisiert wird. Darüber hinaus werden laufende Praktikumsausschreibungen an die Studierenden weitergeleitet und interessierten Unternehmen wird die Möglichkeit gegeben, sich im Rahmen von Informationsveranstaltungen direkt im Studiengang vorzustellen.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

Das Gutachtergremium gibt folgende Empfehlung:

Solange eine inhaltlich stärkere Berücksichtigung der Schiene und der Schieneninfrastruktur im Curriculum nicht umgesetzt ist, sollte die Darstellung in der Selbstdokumentation sowie auf der Website des Studiengangs entsprechend angepasst werden.

#### **2.2.2 Mobilität [\(§ 12 Abs. 1 Satz 4 MRVO\)](#)**

##### **Sachstand**

Im Bachelorstudiengang Mobilität und Verkehr wird die studentische Mobilität durch die einschlägigen Programme gefördert. Das International Office der Hochschule bietet hierzu in regelmäßigen Abständen Informationsveranstaltungen an und berät individuell. In dem Bereich Mobilität und Verkehr sind Kooperationsverträge mit folgenden drei Hochschulen vorhanden: OSTIM Technical University (Ankara, Industrial Engineering Department), Czech Technical University in Prague (Prag/Transportation Faculty) und Cracow University of Technology (Krakau/Civil Engineering



Faculty). Außerdem wird ist ein Kooperationsvertrag mit Vietnamese German University in Vorbereitung.

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

Das Bachelorprogramm bietet nach Angaben der Hochschule grundsätzlich die Möglichkeit, ein Mobilitätssemester zu absolvieren. Informationen und Beratungsangebote hierzu sind transparent aufbereitet und öffentlich zugänglich. Dennoch wird diese Option von Studierenden bislang nur selten wahrgenommen – unter anderem aufgrund der Sorge vor einer möglichen Verlängerung der Regelstudienzeit.

Wünschenswert wäre, dass die Programmverantwortlichen den Mehrwert eines hochschulübergreifenden Studienaufenthalts – insbesondere im internationalen Kontext – noch stärker betonen und gezielt fördern. Zwar bestehen grundsätzlich geeignete Mobilitätsfenster, diese werden jedoch häufig aus familiären oder beruflichen Gründen nicht genutzt. Individuellere und stärker auf persönliche Lebenslagen zugeschnittene Beratungsangebote könnten helfen, bestehende Hürden abzubauen.

Positiv hervorzuheben sind die kontinuierlichen Bemühungen der Hochschule, neue internationale Kooperationen einzugehen. Diese eröffnen perspektivisch zusätzliche Optionen für Auslandsaufenthalte und tragen zur langfristigen Stärkung der internationalen Mobilität bei.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt

#### **2.2.3 Personelle Ausstattung ([§ 12 Abs. 2 MRVO](#))**

##### **Sachstand**

Für die Durchführung des Bachelorstudienganges Mobilität und Verkehr sind lt. Curriculum knapp 105 SWS einschließlich der Betreuung von Studien- und Bachelorarbeiten vorgesehen. Die Lehrdeputate pro Fakultät können nachfolgender Auflistung entnommen werden:

- Fakultät Kraftfahrzeugtechnik: 49 SWS
- Fakultät PTI: 18 SWS
- Fakultät WIW: 16 SWS
- Fakultät Elektrotechnik: 8 SWS
- Fakultät Automobilbau: 5 SWS
- Fakultät Sprachwissenschaften: 3 SWS

Im Studiengang sind nach derzeitiger Planung ca. 20 Professorinnen und Professoren unterschiedlicher Fachrichtungen tätig. Die meisten Professorinnen und Professoren stammen aus der federführenden Fakultät Kraftfahrzeugtechnik (sechs Professoren). Die Professorinnen und Professoren werden von sechs Laboringenieuren und einer Lehrkraft für besondere Aufgabe unterstützt (Lehrdeputat: 21 SWS pro Semester).

Das Personalkonzept sowohl der Hochschule als auch der Fakultät Kraftfahrzeugtechnik orientiert sich in Bezug auf die Personalstärke an den Vorgaben der Hochschulentwicklungsplanung Sachsens, welche den Hochschulen Planungssicherheit gab. Gerade in den technischen Studiengängen ist jedoch eine ständige Weiterentwicklung zu verspüren, was sich in geänderten Denominationen der Professuren ausdrückt. Jedoch muss hier angemerkt werden, dass an der federführenden Fakultät Kraftfahrzeugtechnik der personelle Umbruch in den letzten fünf Jahren stattgefunden hat. Im Zeitraum von 2018 bis 2024 sind mehr als zwei Drittel der Professurenstellen neu besetzt worden. Alle Stellen von den im Studiengang primär tätigen Professorinnen und Professoren sind besetzt.

Der Einsatz von Vertretungsprofessuren bzw. Lehrbeauftragten ist im vorliegenden Studiengang nicht geplant, kann aber wie die Vergangenheit zeigt, aufgrund von unvorhergesehenen Ereignissen nicht völlig ausgeschlossen werden.

Die didaktische Qualifizierung des Lehrpersonals und insbesondere der Professorinnen und Professoren ist Inhalt gezielter Weiterbildungsmaßnahmen. So ist diese didaktische Qualifizierung auch Inhalt von Zielvereinbarungen der Fakultät mit der Hochschulleitung.

Ferner bietet die WHZ hochschulintern zahlreiche Weiterbildungsmöglichkeiten im Bereich der Hochschuldidaktik auch mit Unterstützung eines internen Beauftragten für alle Lehrenden und auf der Homepage der WHZ <https://www.fh-zwickau.de/hochschule/service/hochschuldidaktik/>. Des Weiteren besteht für die Professoren jederzeit die Möglichkeit, didaktische Kompetenzen über das HDS-Zentrum-Sachsen auszubauen und weiter zu qualifizieren.

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

Die personelle Ausstattung des Studiengangs wird insgesamt sehr positiv bewertet. Alle Professuren sind aktuell besetzt, sodass sämtliche Lehrveranstaltungen durch hauptamtliche Professorinnen und Professoren abgedeckt werden können. Der Verzicht auf externe Lehrbeauftragte fördert eine hohe Lehrqualität und sichert die Kontinuität in der Betreuung der Studierenden.

Die Lehrenden stammen aus verschiedenen Fakultäten und bringen jeweils spezifische fachliche Perspektiven in das Curriculum ein. Dies stärkt den interdisziplinären Charakter des Studiengangs und gewährleistet eine fundierte, praxisnahe und wissenschaftlich aktuelle Ausbildung. Regelmäßige Abstimmungen und kollegiale Gespräche zwischen den Lehrenden unterstützen zudem eine sinnvolle inhaltliche Verzahnung der Lehrveranstaltungen.

Zur didaktischen Weiterentwicklung stehen vielfältige Fortbildungsangebote bereit. Auch wenn die Teilnahme grundsätzlich freiwillig ist, zeigt sich nach Auskunft des Dekanats und der Lehrenden eine klare Bereitschaft zur Nutzung dieser Angebote. Diese Haltung ist Ausdruck eines ausgeprägten Qualitätsbewusstseins und wird vom Gutachtergremium ausdrücklich begrüßt.

Insgesamt bietet die personelle Ausstattung eine verlässliche und leistungsfähige Grundlage für die qualitativ hochwertige Durchführung des Studiengangs.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

#### **2.2.4 Ressourcenausstattung (§ 12 Abs. 3 MRVO)**

##### **Sachstand**

Die Ressourcenausstattung für den zu akkreditierenden Bachelorstudiengang Mobilität und Verkehr betrifft neben der Ausstattung mit Lehrpersonal auch eine umfangreiche Ausstattung an Räumen und Laboren inklusive des hierfür notwendigen Laborpersonals. Die Hochschulbibliothek der WHZ verfügt über umfangreiche Fachliteratur, auch in Form von E-Books, und kann als eine für Fachhochschulen gut ausgestattete Bibliothek eingeordnet werden. Als Plattformen für E-Learning-Aktivitäten wurden sowohl moodle als auch OPAL, eine hochschulübergreifende Lernplattform in Sachsen, an der WHZ etabliert.

Räumlich angesiedelt ist die Ausbildung vorwiegend am Campus Scheffelstraße, wo sich zum einen Hörsäle mit einer Kapazität von bis zu 300 Studierenden im Hörsaalzentrum befinden. Dieses wird durch kleinere Lehr- und Seminarräume in den einzelnen Gebäudekomplexen ergänzt, in denen die Ausbildung für die Studierenden für diesen Studiengang stattfindet.

Hervorzuheben ist, dass am Campus im Lehrgebäude bereits zwei PC-Pools vorhanden sind, die auch für anspruchsvolle CAD- und Simulationsaufgaben geeignet sind. Kernstück für die Forschung und Ausbildung bildet jedoch die Laborausstattung der Fakultät Kraftfahrzeugtechnik, die auch in den Bachelorstudiengängen zum Einsatz kommt.

Folgende Lehlabore werden für die Durchführung der Lehrveranstaltungen eingesetzt bzw. stehen den Studierenden für Lehre und zum Selbststudium zur Verfügung:

- ein Fahrsimulationslabor,
- ein Fahrsimulations-Pool,
- ein Virtual Reality Labor,
- ein Labor für Automatisiertes Fahren,

- ein Verkehrstechnisches Labor und
- ein Entwurfslehrlabor.

Neben den offiziellen Rechnerpools der Hochschule steht im AHB 205 ein Rechenkabinett nur für studentische Arbeiten mit hohem Rechneranforderungen zur Verfügung, welches ebenfalls von den Studierenden des Bachelorstudiengangs Mobilität und Verkehr genutzt werden kann.

Für die Betreuung der Laborinfrastruktur der Fakultät stehen derzeit elf Laboringenieure (VZÄ) im Stellenplan zur Verfügung. Des Weiteren sind in den Laboren ca. 15 wissenschaftliche Mitarbeiter beschäftigt, welche vorwiegend aus Mitteln Dritter finanziert werden und deren Aufgaben sich auf Forschung und Entwicklung konzentrieren. Eine Fluktuation bezüglich der Stellenausstattung erfolgt derzeit nur im Bereich des Drittmittelpersonals in Folge des Projektaufkommens.

Die Fakultät Kraftfahrzeugtechnik verfügt über ein jährliches Finanzvolumen von ca. 180 TEUR, welches sich aus Grund-, Leistungs- und Zielvereinbarungsbudget zusammensetzt. Diese Gelder werden nach einem seit Jahren bewährten Schlüssel innerhalb der Fakultät verteilt. Darüber hinaus stehen fakultativ zu beantragende Finanzmittel zum Beispiel für die Durchführung von Exkursionen zur Verfügung, die dem Studiengang ebenfalls zugutekommen. Als Besonderheit ist die Forschungsstärke zu erwähnen – das jährliche Budget der Fakultät von ca. 2 Millionen Euro Drittmitteln, übertrifft die finanziellen Grundmittel, auch unter Berücksichtigung der Lohnkosten des Drittmittelpersonals deutlich.

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

Die Gutachtergruppe konnte sich vor Ort ein umfassendes Bild von der räumlichen, technischen und IT-Ausstattung des Studiengangs verschaffen und Gespräche mit Mitarbeitenden führen. Die Raum- und Sachausstattung wird insgesamt als sehr gut beurteilt. Den Studierenden stehen großzügige und funktional ausgestattete Räumlichkeiten zur Verfügung, die sowohl individuelles Arbeiten als auch Gruppenarbeit optimal unterstützen.

Die Labore sind modern ausgestattet und ermöglichen eine praxisnahe, anwendungsorientierte Lehre auf aktuellem technischem Niveau. Die vorhandene Hard- und Software entspricht dem aktuellen Stand der Technik und den fachlichen Anforderungen. Die PC-Arbeitsplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden, leistungsfähig und mit relevanter Fachsoftware ausgestattet. Die Nutzungsbedingungen, insbesondere die Öffnungszeiten der PC-Pools und technischer Einrichtungen, sind aus Sicht der Studierenden gut auf ihre Bedürfnisse abgestimmt.

Auch das technische und administrative Personal ist sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht sehr gut aufgestellt. Die geringe Fluktuation im Personal sorgt für Kontinuität, Erfahrung und eine hohe Qualität in der Betreuung.

Die Bibliothek bietet ein aktuelles und breites Medienangebot, das die Studierenden effektiv bei ihrem Studium unterstützt.

Insgesamt kommt die Gutachtergruppe zu dem Schluss, dass die Ressourcenausstattung sehr gut ist und eine qualitativ hochwertige Durchführung des Studienbetriebs umfassend gewährleistet.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

## **2.2.5 Prüfungssystem (§ 12 Abs. 4 MRVO)**

### **Sachstand**

Jedes Modul wird mit einer eigenen Modulprüfung abgeschlossen. Eine Modulprüfung kann aus mehreren Teil-Modulprüfungen bestehen, welche auch bereits während der Vorlesungszeit stattfinden können. Dies geschieht i. d. R. wenn im Rahmen eines studentischen Projekts Zwischenergebnisse zu erbringen sind und dieses bewertet werden sollen. Auch wenn mehrere Dozierende ein Modul anbieten, wird i. d. R. eine gemeinsame Modulprüfung abgenommen. Die Prüfungsleistung können durch Prüfungsvorleistungen in Form von forschender Labor- oder Praktikumsarbeit oder durch die Erarbeitung von Präsentationsbeiträgen ergänzt werden.

Einen Überblick über die zu erbringenden Prüfungsleistungen für die jeweiligen Module im Bachelorstudiengang gibt der Prüfungsplan aus der Prüfungsordnung. Erkennbar ist, dass eine breite Palette an Prüfungsleistungen zum Einsatz kommt. Dies reicht von der klassischen schriftlichen Prüfungsleistung in Form von einer Klausur, über mündliche Prüfungsleistungen, in denen die Kompetenz des Studierenden im jeweiligen Modul durch interaktives Agieren mit den Prüfenden ermittelt wird. Weiter kommen jedoch auch alternative Prüfungsleistungen in Form von Belegen, Praktikumstestaten und Projektarbeiten mit entsprechender Dokumentation zum Einsatz. Alle Prüfungsformen stehen mit den Qualifikationszielen und den Lehrzielen je Modul im Anklang. Geht es beispielsweise vorrangig um Wissensvermittlung, sind schriftliche Prüfungsleistungen in Form von Klausuren zu erbringen. Diese sind so angelegt, dass sie der künftigen Arbeit im Ingenieursbereich entsprechen: Hilfsmittel dürfen i.d.R. verwendet werden, die Studienleistung besteht im Lösen von Problemfällen und nicht in der Wiedergabe von auswendig Gelerntem. Geht es um die Einübung sozialer Kompetenzen, sind Prüfungsleistungen in Form von Präsentationen und Belegen gefordert. Meistens geht diesen eine Teamarbeit voraus.

Bei der Organisation der Prüfung ist zu unterscheiden, ob es sich um eine „reguläre“ Prüfungsleistung in Form von schriftlichen oder mündlichen Prüfungsleistungen handelt, welche im jeweiligen Prüfungszeitraum zentral geplant durchgeführt wird, oder ob es sich um eine alternative Prüfungsleistung handelt, deren Organisation in den Händen des jeweiligen Modulverantwortlichen liegt.

Der Schwerpunkt liegt auf den Prüfungsleistungen, welchen in den jeweiligen Prüfungszeiträumen zum Ende des Sommer- bzw. Wintersemesters stattfinden. Der Prüfungszeitraum beträgt drei Wochen, der vierwöchige Zeitraum für die Prüfungseinschreibung endet zwei Wochen vor Beginn des Prüfungszeitraumes. Sämtliche Termine werden hochschuleinheitlich durch den Senat der Hochschule festgelegt und auf der Homepage der Hochschule veröffentlicht.

Die Prüfungsformen der sogenannten alternativen Prüfungsleistungen werden durch den jeweiligen Modulverantwortlichen innerhalb des Semesters organisiert und kollidieren nicht mit den Prüfungen im Prüfungszeitraum. Beiden Arten ist gemein, dass sowohl Anmeldung als auch Terminierung in einer durch das Dezernat Studienangelegenheiten zentral geführten Datenbank erfolgt, in die der Studierende jederzeit Einsicht hat und somit die transparente Prüfungsplanung möglich ist. Auf Basis der Einschreibung erfolgt ebenfalls durch die zentrale Hochschulverwaltung die Planung der Prüfungstermine.

Generell sind die Prüfungsleistungen im Rahmen der durch die Hochschulgremien beschlossenen Studiendokumente zum jeweiligen Studiengang definiert und festgelegt. Jedoch erfolgt durch die regelmäßig stattfindenden Evaluationen der Lehrveranstaltung und die Rückmeldungen der Studierenden auch eine Bewertung und ggf. Anpassung der Prüfungsleistungen.

Die kontinuierliche Überprüfung der Prüfungsformen erfolgt durch die Studienkommissionen. In diesen sind 50 % der Mitglieder Studierende. Die Studienkommissionen diskutieren mindestens einmal jährlich die Studieninhalte und auch die geforderten Studienleistungen. Im Ergebnis der Diskussionen werden ggf. Änderungen von der Studienkommission beschlossen und entsprechend einem für die gesamte Hochschule festgelegtem Procedere unter Einbeziehung des Fakultätsrats, der Qualitätskontrolle und des Rektorats in den Studienablaufplan eingepflegt.

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

Die gewählten Prüfungsformen erscheinen insgesamt gut auf die inhaltlichen Schwerpunkte sowie die Lehr- und Lernformate der Module abgestimmt. Positiv hervorzuheben ist, dass Klausuren in vielen Fällen als Open-Book-Prüfungen durchgeführt werden, welche ein vertieftes Verständnis und eine praxisorientierte Anwendung des Wissens fördert. Das Prüfungssystem wirkt dadurch schlüssig und didaktisch gut durchdacht.

Im Rahmen der Begehung zeigten sich keine Hinweise auf strukturelle Schwächen oder Überlastung durch Prüfungen. Auch aus Sicht der Studierenden besteht keine wahrnehmbare Überforderung hinsichtlich Anzahl oder Umfang der Prüfungsleistungen. Seitens der Studiengangsverantwortlichen wurde bestätigt, dass bislang keine negativen Rückmeldungen zu Art oder Umfang der Prüfungen eingegangen sind – dies allerdings vor dem Hintergrund vergleichsweise kleiner Kohorten.

Einzig das zweite Semester fällt durch eine erhöhte Prüfungsdichte auf, da dort insgesamt sieben Prüfungsleistungen vorgesehen sind. Allerdings verteilen sich diese zum Teil auf den



Vorlesungszeitraum und beinhalten auch studienbegleitende Prüfungsformen wie Projekt- und Hausarbeiten, die in Gruppenarbeit erbracht werden. Dadurch wird eine zu starke zeitliche Ballung am Semesterende vermieden.

Insgesamt ist das Prüfungskonzept als stimmig, differenziert und der angestrebten Kompetenzentwicklung angemessen zu bewerten. Optimierungspotenzial ergibt sich lediglich im Hinblick auf eine langfristige Beobachtung der Prüfungsbelastung im zweiten Semester.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

#### **2.2.6 Studierbarkeit ([§ 12 Abs. 5 MRVO](#))**

##### **Sachstand**

Ein verlässlich planbarer Studienbetrieb ist durch den hochschulweit gültigen Studienjahresablaufplan und den darin festgelegten Daten wie Lehrveranstaltungszeiten, lehrveranstaltungsfreie Zeiten, Immatrikulations-, und Rückmeldetermine sowie Einschreibe- und Prüfungszeitraumtermine gegeben. Dieser Plan wird in der Regel 1,5 Jahre im Voraus durch den Senat verabschiedet und auf der Webseite der Hochschule veröffentlicht. Ergänzt wird dies durch eine studiengangbezogene Moduldatenbank, in der sich jeder Studierende über den jeweiligen gelten Studienplan einschließlich Modulliste und -beschreibungen informieren kann und die Studiendokumente abrufen kann.

Die Organisation der Lehrveranstaltungen, erfolgt analog der Planung der Prüfungen etc. durch das Dezernat für Studienangelegenheiten und die Termine für die Lehrveranstaltungen werden ebenfalls auf der Hochschul-Webseite den Studierenden zugänglich gemacht.

Die Lehrenden sind gesetzlich verpflichtet den Studierenden beratend zur Seite zu stehen, dies wird durch die Regelungen des Sächsischen Hochschulgesetzes und der Dienstaufgabenverordnung zum Beispiel durch Präsenzzeiten geregelt. Die jeweilige Sprechstunde ist auf den Seiten der entsprechenden Lehrenden in den Fakultätsseiten aufgeführt. Darüber hinaus sind zwei weitere wichtige organisatorische Maßnahmen geschaffen worden, die es den Studierenden erleichtern, sich über den Studiengang und dessen Organisation zu informieren. Zum einen gibt es bei der Fakultät Kraftfahrzeugtechnik mit der Dekanatsrätin Frau Schmidt eine zentrale Ansprechpartnerin für die Fachstudienberatung und zum anderen gibt es für jeden Studiengang, so auch für den zu akkreditierenden Bachelorstudiengang, einen sogenannten Studiengangleiter(in). Diese(r) fungiert für alle Fragen rund um den Studiengang sowohl für die Studierenden, aber auch innerhalb der Hochschulorganisation als Ansprechpartner. Für den Studiengang Mobilität und Verkehr hat diese Funktion Frau Prof. Dr.-Ing. Elena Queck übernommen.

Generell wird die Überschneidungsfreiheit von Prüfungen durch den Studienjahresablaufplan und der Trennung von Lehrveranstaltungszeiten und Prüfungszeiträumen sichergestellt. Problematisch sind hier die im Lehrveranstaltungszeitraum und durch den Modulverantwortlichen zu organisierenden alternativen Prüfungsleistungen. Um hier problematische Konstellationen zu vermeiden ist ein intensiver Kontakt der Lehrenden, Studierenden und dem Studiengangverantwortlichen nötig.

Sowohl Prüfungsdichte als auch die zu erbringende Workload wird durch die Studienordnung und der entsprechenden Modulbeschreibungen sichergestellt. Da die meisten Module von ihrem Workload auf 5 ECTS-Punkte ausgelegt sind, wird sichergestellt, dass maximal sechs Modulprüfungen pro Semester zur Erlangung von 30 ECTS-Punkten erforderlich sind. Die Ausnahme mit insgesamt sieben Prüfungen bildet allerdings das 2. Semester.

In den jeweiligen Modulbeschreibungen wird die entsprechende Workload zur Absolvierung des Moduls definiert und wird sowohl im Rahmen der beschlussvorbereitenden Studienkommission für den jeweiligen Studiengang entsprechend kritisch betrachtet als auch im Fakultätsrat diskutiert und beschlossen. Durch die einmal pro Semester tagende Studienkommission erfolgt ein regelmäßiges Monitoring (Studierenden- und Absolventenbefragungen) und Feedback über die einbezogenen Studierenden, sodass ggf. Anpassungen für die Zukunft vorgenommen werden können.

Darüber hinaus werden an der Fakultät regelmäßig Klausurtagungen durchgeführt, bei denen die Ergebnisse aus den Rückmeldungen kritisch betrachtet werden und weitere Schritte zur Weiterentwicklung aller Studiengänge diskutiert und geplant werden.

Über die Erfolgsquote des Bachelorstudiengangs Mobilität und Verkehr liegen noch keine abgesicherten statistischen Daten vor, da dieser Studiengang erst zum Wintersemester 2023/2024 in Betrieb ging.

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

Den Studierenden wird ein insgesamt gut strukturierter und studierbarer Semesterablauf geboten. Bereits bei der Stundenplanerstellung achtet die Hochschule auf eine weitgehende Überschneidungsfreiheit der Lehrveranstaltungen. In den wenigen Ausnahmefällen, in denen es dennoch zu Überschneidungen kommt, konnten bislang stets einvernehmliche Lösungen zwischen Lehrenden und Studierenden gefunden werden. Die geringe Gruppengröße im Studiengang fördert ein persönliches und kooperatives Lernumfeld, in dem Absprachen unkompliziert und auf Augenhöhe getroffen werden können.

Die Prüfungsbelastung erscheint insgesamt ausgewogen und gut in den Studienverlauf integriert. Module mit mehreren Prüfungsleistungen – etwa durch begleitende Laborpraktika oder projektbasierte Anteile – sind im Studienplan entsprechend berücksichtigt und verursachen keine zusätzliche Belastung am Semesterende.



Die Hochschule hat eine zentrale Prüfungsphase am Ende des Semesters etabliert. Dieser ist eine prüfungsfreie Vorbereitungswoche vorgeschaltet, die auf Initiative der Studierendenvertretung eingeführt wurde und von den Studierenden sehr geschätzt wird. Die Koordination der Prüfungstermine erfolgt zentral durch die Hochschule, wobei darauf geachtet wird, dass zwischen zwei Prüfungen mindestens ein Tag Abstand liegt. Die Termine werden frühzeitig – etwa zwei Monate vor Semesterende – bekannt gegeben. Auch bei terminlichen Engpässen konnten bisher immer pragmatische Lösungen gefunden werden.

Langfristig strebt die Hochschule eine durchgängige Struktur im Modulaufbau mit einem Raster von 5 ECTS-Punkten je Modul an. Aufgrund notwendiger Lehrimporte aus anderen Fakultäten, in denen ein solches Raster bislang nicht vollständig implementiert ist, konnte dies jedoch noch nicht flächendeckend umgesetzt werden. Die Bemühungen um eine Vereinheitlichung der Modulgrößen sind jedoch positiv zu bewerten.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

#### **2.2.7 Nicht einschlägig: Besonderer Profilianspruch ([§ 12 Abs. 6 MRVO](#))**

### **2.3 Fachlich-Inhaltliche Gestaltung der Studiengänge (§ 13 MRVO): Aktualität der fachlichen und wissenschaftlichen Anforderungen ([§ 13 Abs. 1 MRVO](#))**

#### **Sachstand**

Bei dem Studiengang „Mobilität und Verkehr“ handelt es sich um einen Bachelorstudiengang der konsequent auf die Vermittlung von Kompetenzen im Bereich der Verkehrsplanung, Verkehrsentwurf und Verkehrstechnik ausgelegt ist, die ständig neuesten und gesellschaftlichen Entwicklungen unterliegen. Generell ist festzuhalten, dass der gesamte Verkehrssektor einen umfangreichen Wandlungsprozess erlebt. Die aktuellen Zielsetzungen der Politik, die durch Wirtschafts-, Umwelt aber auch Kundenanforderungen entstehen, fordern den Einsatz von nachhaltigen, sicheren und zuverlässigen Systemlösungen im Mobilitätsbereich. Die hierbei anzuwendenden Technologien setzen die entsprechenden Kenntnisse und Wissen u. a. im Bereich der Digitalisierung, Automatisierung und sauberen Energieträger voraus. Globale Megatrends wie New Mobility, Neo-Ökologie, Urbanisierung, Sicherheit und Konnektivität gewinnen hierbei immer mehr an Bedeutung. Die Nachfrage nach Verkehrsingenieuren mit Fähigkeiten und Kompetenzen in diesen Bereichen steigt von Jahr zu Jahr. Dies wird durch die Aktivitäten von Verkehrsunternehmen, -zulieferern sowie -behörden sichtbar, die in der Entwicklung und Durchführung von gemeinsamen Bildungsmodellen und -strategien auf allen Ausbildungsniveaus (Vocational Education and Training) münden (siehe z. B.

ERASMUS+ Projekt STAFFER). Der Bachelorstudiengang Mobilität und Verkehr ist Teil des an der Fakultät Kraftfahrzeugtechnik entwickelten Studiengangsmodells, das auf die aktuellen und kommenden technologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen im Verkehrssektor durch entsprechend angepasste Bildungs- und Ausbildungsmaßnahmen reagiert und hiermit zur Gewinnung von qualifizierten Ingenieurinnen und Ingenieuren beiträgt. Im Ergebnis wird der bestehende Schwerpunkt in der Verkehrstechnik mit dem zentralen Hochschulthema Mobilität verknüpft.

Die aktuellen Trends in der Entwicklung des Verkehrssystems sowie die erforderlichen Kompetenzen und Wissen werden u. a. durch eigene Forschungsprojekte sowie wissenschaftlichen Austausch mit anderen Forschungseinrichtungen erworben. Hierzu tragen die Integration von Gastdozierenden in einzelnen Lehrveranstaltungen, die regelmäßige Durchführung von wissenschaftlichen Kongressen und Tagungen sowie der Teilnahme an derartigen Veranstaltungen vorzugsweise zur Präsentation der eigenen Forschungsarbeit bei. Zu nennen wäre hier die seit mehr als 15 Jahren etablierte Veranstaltungsreihe „Forum MOBILE“ mit mindestens zwei Veranstaltungen jährlich, die Fachtagung „Kraftfahrzeug, Energie und Verkehr“, welche bereits 17 mal durchgeführt wurde und bei der ehemalige Absolventen vorzugsweise ihre wissenschaftlichen Ergebnisse präsentieren, das jährlich in Zwickau stattfindende Symposium Automotive & Mobility, welches vom Forschungs- und Transferzentrum der WHZ organisiert wird, aber auch die ebenfalls jährlich stattfindende Tagung Energie und Mobilität. Alle diese Events dienen vorzugsweise dem wissenschaftlichen Austausch und tragen so unmittelbar zur Aktualität der Ausbildungsinhalte bei.

Darüber hinaus wird angestrebt, sämtliche Abschlussarbeiten in Kooperation mit Verkehrsunternehmen, Verkehrsbetrieben, Planungsbüros u. a. im Rahmen von Entwicklungs- oder Verbund-Forschungsvorhaben durchzuführen.

Einmal jährlich findet an der Fakultät Kraftfahrzeugtechnik eine Klausurtagung statt, bei der alle Lehrenden über die Stimmigkeit und Aktualität der fachlich wissenschaftlichen Anforderungen der Studiengänge und Module diskutieren. Auf Basis dieses notwendigen Austausches werden Notwendigkeiten für Aktualisierungen diskutiert und in die Gremien wie Studienkommission des jeweiligen Studienganges oder Fakultätsrat eingesteuert. Innerhalb der mehrtägigen Klausurtagung ist ein mehrstündiges Zeitfenster für didaktische Weiterbildungen des Lehrpersonals reserviert, sodass auch hier neben weiteren fakultativen Qualifizierungsmöglichkeiten eine Grundweiterbildung des Lehrpersonals sichergestellt wird.

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

Die Gutachtergruppe ist der Meinung, dass die Aktualität und Adäquanz der fachlichen und wissenschaftlichen Anforderungen im Studiengang in Hinblick auf bspw. fachlich-inhaltliche Gestaltung und methodisch-didaktische Ansätze unter Berücksichtigung des Diskurses auf nationaler und ggf. internationaler Ebene gegeben sind. Einige Hochschullehrende sind selbst in Forschungsprojekten mit

Industriepartner involviert und lassen die Ergebnisse dieser Forschungsprojekte mit in die Lehre einfließen. Der Gutachtergruppe wurde dazu ein konkretes Beispiel vorgestellt, wie die Ergebnisse aus einem Forschungsprojekt bei einer Laborübung den Studierenden vorgestellt werden. Besonders positiv werden die regelmäßig stattfindenden Exkursionen und Konferenzen bewertet, die die Aktualität der fachlich-inhaltlichen Gestaltung des Studiengangs stärkt.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

#### **2.3.2 Nicht einschlägig: Lehramt ([§ 13 Abs. 2 und 3 MRVO](#))**

#### **2.4 Studienerfolg ([§ 14 MRVO](#))**

##### **Sachstand**

Im Bereich der Lehre ist seit mehr als 10 Jahren ein hochschulweites Qualitätsmanagement etabliert, welches Verfahren zur bestmöglichen Steuerung der Hochschule und zur kontinuierlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit bietet. Hierzu werden sämtliche Maßnahmen zum Beispiel bei der Weiterentwicklung eines Studiengangs durch regelkreisbasierten Verbesserungsprozess (PDCA-Zyklus) unterstützt, dessen zentraler Bestandteil die Evaluierung ist.

Geregelt und definiert werden alle Prozesse in der zentralen Qualitätsmanagement-Dokumentation der Hochschule.

Zentrales Element der Qualitätssicherung ist die regelmäßige Evaluation, die nicht nur Lehrveranstaltungen, Module und Studiengänge betrifft, sondern an der Westsächsischen Hochschule auch auf die Forschung angewendet wird, was für forschungsorientierte Masterstudiengänge von besonderer Bedeutung ist. Geregelt wird die Evaluation durch die vom Rektorat im Jahr 2016 beschlossene Evaluationsordnung.

Die Evaluationsordnung der WHZ regelt, dass an jeder Fakultät entsprechende Evaluationsbeauftragte zu benennen sind die für die Einzelheiten der Evaluationsdurchführung neben dem Dekan verantwortlich sind. Die Evaluation beinhaltet eine systematische Bestandsaufnahme und Analyse der Lehre sowie der Forschung und des Wissenstransfers. Sie schließt die Evaluation zur Erfüllung des Gleichstellungsauftrages ein. Sie wird in der Fakultät mit der Erstellung der Lehr- und Forschungsberichte abgeschlossen und entsprechend dokumentiert. Kern der Evaluation sind Befragungen von Studierenden, Lehrenden, Absolventinnen und Absolventen und bei Exmatrikulation ohne Studienabschluss. Die Studierendenbefragung besteht aus Modulevaluation und Studiengangevaluation.

Die Modulevaluation wird in eine formativ-begleitende Befragung (Teil 1) und eine summativ-abschließende Befragung (Teil 2) unterteilt. Die Modulevaluation erfolgt durch die Studienkommission im Zusammenwirken mit dem Fachschaftsrat. Dies betrifft insbesondere die Abstimmung über die einzubeziehenden Module sowie ein Vorschlagsrecht für individuelle Ergänzungen zu den Rahmenfragebögen. Die Module eines Studienangebotes werden gemäß einem semesterweise zu erstellenden Evaluationsplanes evaluiert. Der Evaluationsplan umfasst eine Auswahl von mindestens 10 % der Module pro Studiengang. Die Evaluationspläne sollen so gestaltet werden, dass jedes Modul mindestens einmal innerhalb von fünf Jahren evaluiert wird. Die Modulevaluation Teil 1 wird in der Mitte der Präsenzzeit einer Lehrveranstaltung in Absprache mit der zentralen Anlaufstelle für Hochschuldidaktik mit der Methode Teaching Analysis Poll (TAP) oder mittels Befragung der Studierenden per Fragebogen in der Präsenzveranstaltung durchgeführt. Die Auswertung der Modulevaluation Teil 1 erfolgt in der Lehrveranstaltung durch den Lehrenden selbst. Der Studiendekan kann zum Zwecke der Qualitätssicherung in die Ergebnisse der Modulevaluationen Teil 1 seines Zuständigkeitsbereiches 1 Einblick nehmen.

Die Modulevaluation Teil 2 wird als Online-Befragung im Nachgang der Prüfungsperiode bzw. zu Beginn des folgenden Semesters durchgeführt. Die Befragung richtet sich an Studierende, die an der Modulprüfung teilgenommen haben. Die Auswertung der Modulevaluation Teil 2 erfolgt durch den Modulverantwortlichen, wobei zum Zwecke der Qualitätssicherung der Studiendekan Einsicht nehmen kann.

Die Studiengangevaluation erfolgt jährlich im Sommersemester für alle Studierenden eines Studienganges. Die Auswertung der Studiengangevaluation erfolgt durch die Studienkommissionen. Zusammengefasste Ergebnisse und Vorschläge zur Qualitätsverbesserung gehen in die Lehrberichte der Fakultäten ein. Die Auswertung der Lehrenden- und der Absolventenbefragung erfolgt durch die Studienkommissionen, wobei zusammengefasste Ergebnisse und Vorschläge zur Qualitätsverbesserung der Lehr- und Studienbedingungen bzw. der Studiengänge in die entsprechenden großen Lehrberichte Einzug finden.

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

Das Qualitätsmanagementsystem der Hochschule zeigt sich insgesamt als gut strukturiert, systematisch umgesetzt und auf eine kontinuierliche Verbesserung der Studienqualität ausgerichtet. Die hochschulweit etablierte Qualitätssicherung basiert auf einem geschlossenen Regelkreis im Sinne des PDCA-Zyklus (Plan-Do-Check-Act), wobei die regelmäßige Evaluation von Lehrveranstaltungen, Modulen und Studiengängen einen zentralen Bestandteil bildet. Damit sind die Voraussetzungen für ein kontinuierliches Monitoring und die gezielte Nachjustierung des Studienprogramms inhaltlich wie organisatorisch gegeben.

Besonders hervorzuheben ist die differenzierte Durchführung der Modulevaluation, die in zwei zeitlich und methodisch klar abgegrenzte Phasen (formativer und summativer Teil) untergliedert ist. Diese ermöglicht sowohl eine frühzeitige Rückmeldung während des laufenden Semesters als auch eine abschließende Bewertung nach Abschluss des Moduls. Ebenso ist die jährliche Studiengangevaluation vorbildlich organisiert, mit systematischer Auswertung durch die Studienkommissionen und Einbindung in die Lehrberichte der Fakultäten. Ergänzt wird das Instrumentarium durch Lehrenden- und Absolventenbefragungen sowie statistische Auswertungen zum Studien- und Prüfungsverlauf, was eine umfassende Datenbasis zur Qualitätssicherung schafft.

Die Ergebnisse der Befragungen fließen erkennbar in die Lehr- und Studiengangsplanung ein. Dabei wird die Verantwortung klar zwischen Lehrenden, Studienkommissionen und Dekanaten verteilt. Die Beteiligung der Studierenden ist über die Fachschaftsräte sowie über die Möglichkeit zur Mitgestaltung der Fragebögen und Evaluationspläne ebenfalls angemessen berücksichtigt. Damit wird studentisches Feedback aktiv in den Qualitätsentwicklungsprozess eingebunden. Datenschutzrechtliche Aspekte werden durch die systematische Dokumentation und die getrennte Auswertung durch autorisierte Stellen gewahrt.

Optimierungspotenzial könnte in einer Ausweitung des Modulumfangs pro Evaluationszyklus gesehen werden – der derzeitige Mindestumfang von 10 % der Module pro Semester erscheint relativ gering, um kurzfristige Trends flächendeckend zu erfassen. Dennoch überzeugt das Evaluationsystem insgesamt durch Struktur, Regelmäßigkeit und Wirksamkeit und stellt somit ein tragfähiges Fundament für die Weiterentwicklung der Studienprogramme dar.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

## **2.5 Geschlechtergerechtigkeit und Nachteilsausgleich ([§ 15 MRVO](#))**

### **Sachstand**

Die Westsächsische Hochschule Zwickau hat sich die kontinuierliche Umsetzung des Gleichstellungsauftrages, die Erhöhung des Frauenanteils auf allen wissenschaftlichen Qualifikationsstufen und die Familienfreundlichkeit als Ziele gesetzt. Bereits seit 2008 ist die WHZ als familiengerechte Hochschule zertifiziert und auch das Studieren und Arbeiten mit Beeinträchtigungen wird gezielt gefördert. Das Rektorat versteht Gleichstellungsarbeit als zentrale Führungsaufgabe und hat hierfür eine hochschulweite Koordinatorin zur Bündelung, Vernetzung und Umsetzung aller Gleichstellungsaufgaben und -projekte an der Hochschule eingesetzt. Mit der Teilnahme am Professorinnenprogramm will die WHZ die gezielte weibliche Nachwuchsförderung weiter ausbauen und eine geeignete Infrastruktur zur Verbesserung der Gleichstellungssituation schaffen, wobei anzumerken ist,

dass die Professorinnenquote im Vergleich mit anderen Hochschulen und Universitäten sehr hoch und es in den letzten Jahren gelungen ist, auch in maskulin dominierten Bereichen wie der Fahrzeugtechnik Professorinnen zu gewinnen.

Alle Themen der Bereiche Gleichstellung und Frauenförderung werden außerdem durch die nach dem sächsischen Hochschulgesetz gewählten Gleichstellungsbeauftragten. Anzumerken hierbei ist, dass an jeder Fakultät ein Gleichstellungsbeauftragter stimmberechtigtes Mitglied des Fakultätsrates ist und somit unmittelbaren Einfluss auf alle Entscheidungen hat.

Mit in Kraft treten der UN-Behindertenrechtskonvention 2009 in Deutschland, haben sich die Vertragsstaaten darauf geeinigt, dass Menschen mit Beeinträchtigung keine Benachteiligungen beim Zugang und Teilnahme in allen Bereich des Lebens erfahren sollen. Dabei ist die Inklusion der Leitgedanke der UN-Behindertenrechtskonvention und beschreibt die gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft. Dieser Leitgedanke schlägt sich unter anderem im § 24 der UN-BRK zum Thema Bildung und § 27 zum Thema Arbeit und Beschäftigung nieder und spielt auch für die Westsächsische Hochschule eine entscheidende Rolle, denn der Zugang und die Teilhabe an Bildung sowie Arbeit soll ohne Benachteiligungen für Menschen mit Beeinträchtigung gewährleistet werden. Deshalb ist die Inklusion an der Westsächsische Hochschule Zwickau ein wichtiger Baustein der Hochschulorganisation und findet sich als Querschnittsthema in allen Bereichen der Hochschule wieder. Um dieses wichtige Querschnittsthema an der WHZ konkret umzusetzen, wurde ein Aktionsplan 2019-2029 geschaffen, der dem Ziel der Sensibilisierung und Inklusion Betroffener in allen Bereichen des Hochschullebens dient. Auf Studiengangebene wird diesem Ziel durch die individuellen Beratungsangebote im Rahmen der Studienfachberatung Rechnung getragen.

Der Gesetzgeber hat den Nachteilsausgleich für Studierende im Studium und insbesondere bei den Prüfungsleistungen im sächsischen Hochschulgesetz fest verankert. Die studiengangbezogenen Regelungen finden sich in der entsprechenden Prüfungsordnung, wobei generell individuell bezogene Festlegungen aufgrund der entsprechenden Beeinträchtigung erfolgen müssen, welche durch den Prüfungsausschuss auf Grundlage ärztlicher Atteste erfolgen.

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

Die Hochschule verfügt über ein umfangreiches Konzept zur Geschlechtergerechtigkeit und zum Nachteilsausgleich für Studierende, um sicherzustellen, dass alle Studierenden gleiche Chancen und Möglichkeiten haben. Studierende können auf Antrag im Prüfungsausschuss einen Nachteilsausgleich erhalten. Dieses System ist bereits verankert und funktioniert gut. Die Hochschule ist durch unterschiedliche Maßnahmen zur Förderung von Studierenden mit Kind eine familiengerechte Hochschule. Es wird versucht, die Lehre attraktiver für weibliche Personen zu machen und aus Sicht der Fakultät ist eine Chancengleichheit gewährleistet. Das Hochschuldidaktische Zentrum bietet Angebote zur Weiterbildung zu den Themen Diversität und Geschlechtergerechtigkeit.

Insgesamt weist der Studiengang im Bereich Geschlechtergerechtigkeit und Nachteilsausgleich einen guten Standard auf und bemühen sich kontinuierlich um die Verbesserung und Weiterentwicklung.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

**2.6 Nicht einschlägig: Sonderregelungen für Joint-Degree-Programme ([§ 16 MRVO](#))**

**2.7 Nicht einschlägig: Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen ([§ 19 MRVO](#))**

**2.8 Nicht einschlägig: Hochschulische Kooperationen ([§ 20 MRVO](#))**

**2.9 Nicht einschlägig: Besondere Kriterien für Bachelorausbildungsgänge an Berufsakademien ([§ 21 MRVO](#))**



### **III Begutachtungsverfahren**

#### **1 Allgemeine Hinweise**

- *Keine*

#### **2 Rechtliche Grundlagen**

Akkreditierungsstaatsvertrag

Musterrechtsverordnung (MRVO)/ Sächsische Studienakkreditierungsverordnung – Sächs-StudAk-kVO

#### **3 Gutachtergremium**

##### **a) Hochschullehrer/-innen**

- Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Math. Marco Brey, Studiendekan Bereich Verkehr und Logistik, Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien, Ostfalia - Hochschule für angewandte Wissenschaften, Salzgitter
- Prof. Dr. Claudia Hermeling, Studiendekanin LM, Fakultät Wirtschaft, Hochschule Heilbronn
- Prof. Dr. Ing. Jochen Lohmiller, Fachgebiet Verkehrswesen, Fachbereich III - Bauingenieur- und Geoinformationswesen, Berliner Hochschule für Technik

##### **b) Vertreter der Berufspraxis**

- Ulrich Neumann, B.Eng., EuRailIng, Eisenbahnbetriebsleiter DB

##### **c) Vertreter der Studierenden**

- Tim Rothbarth, Verkehrsingenieurwesen Diplom, TU Dresden



## **IV    Datenblatt**

### **1    Daten zum Studiengang**

Es liegen noch keine validen Daten vor.

### **2    Daten zur Akkreditierung**

Vertragsschluss Hochschule – Agentur:	11.10.2023
Eingang der Selbstdokumentation:	04.03.2025
Zeitpunkt der Begehung:	24./25. März 2025
Personengruppen, mit denen Gespräche geführt worden sind:	Lehrenden, Studierenden und Hochschulleitung
An räumlicher und sächlicher Ausstattung wurde besichtigt (optional, sofern fachlich angezeigt):	Räume, Labore, Hörsäle

## V Glossar

Akkreditierungsbericht	Der Akkreditierungsbericht besteht aus dem von der Agentur erstellten Prüfbericht (zur Erfüllung der formalen Kriterien) und dem von dem Gutachtergremium erstellten Gutachten (zur Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien).
Akkreditierungsverfahren	Das gesamte Verfahren von der Antragstellung der Hochschule bei der Agentur bis zur Entscheidung durch den Akkreditierungsrat (Begutachtungsverfahren + Antragsverfahren)
Antragsverfahren	Verfahren von der Antragstellung der Hochschule beim Akkreditierungsrat bis zur Beschlussfassung durch den Akkreditierungsrat
Begutachtungsverfahren	Verfahren von der Antragstellung der Hochschule bei einer Agentur bis zur Erstellung des fertigen Akkreditierungsberichts
Gutachten	Das Gutachten wird vom Gutachtergremium erstellt und bewertet die Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien
Internes Akkreditierungsverfahren	Hochschulinternes Verfahren, in dem die Erfüllung der formalen und fachlich-inhaltlichen Kriterien auf Studiengangsebene durch eine systemakkreditierte Hochschule überprüft wird.
MRVO	Musterrechtsverordnung
Prüfbericht	Der Prüfbericht wird von der Agentur erstellt und bewertet die Erfüllung der formalen Kriterien
Reakkreditierung	Erneute Akkreditierung, die auf eine vorangegangene Erst- oder Reakkreditierung folgt.
StAkkrStV	Studienakkreditierungsstaatsvertrag

## **Anhang**

### **§ 3 Studienstruktur und Studiendauer**

(1) <sup>1</sup>Im System gestufter Studiengänge ist der Bachelorabschluss der erste berufsqualifizierende Regelabschluss eines Hochschulstudiums; der Masterabschluss stellt einen weiteren berufsqualifizierenden Hochschulabschluss dar. <sup>2</sup>Grundständige Studiengänge, die unmittelbar zu einem Masterabschluss führen, sind mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Studiengänge ausgeschlossen.

(2) <sup>1</sup>Die Regelstudienzeiten für ein Vollzeitstudium betragen sechs, sieben oder acht Semester bei den Bachelorstudiengängen und vier, drei oder zwei Semester bei den Masterstudiengängen. <sup>2</sup>Im Bachelorstudium beträgt die Regelstudienzeit im Vollzeitstudium mindestens drei Jahre. <sup>3</sup>Bei konsekutiven Studiengängen beträgt die Gesamtregelstudienzeit im Vollzeitstudium fünf Jahre (zehn Semester). <sup>4</sup>Wenn das Landesrecht dies vorsieht, sind kürzere und längere Regelstudienzeiten bei entsprechender studienorganisatorischer Gestaltung ausnahmsweise möglich, um den Studierenden eine individuelle Lernbiografie, insbesondere durch Teilzeit-, Fern-, berufsbegleitendes oder duales Studium sowie berufspraktische Semester, zu ermöglichen. <sup>5</sup>Abweichend von Satz 3 können in den künstlerischen Kernfächern an Kunst- und Musikhochschulen nach näherer Bestimmung des Landesrechts konsekutive Bachelor- und Masterstudiengänge auch mit einer Gesamtregelstudienzeit von sechs Jahren eingerichtet werden.

(3) Theologische Studiengänge, die für das Pfarramt, das Priesteramt und den Beruf der Pastoralreferentin oder des Pastoralreferenten qualifizieren („Theologisches Vollstudium“), müssen nicht gestuft sein und können eine Regelstudienzeit von zehn Semestern aufweisen.

[Zurück zum Prüfbericht](#)

### **§ 4 Studiengangsprofile**

(1) <sup>1</sup>Masterstudiengänge können in „anwendungsorientierte“ und „forschungsorientierte“ unterschieden werden. <sup>2</sup>Masterstudiengänge an Kunst- und Musikhochschulen können ein besonderes künstlerisches Profil haben. <sup>3</sup>Masterstudiengänge, in denen die Bildungsvoraussetzungen für ein Lehramt vermittelt werden, haben ein besonderes lehramtsbezogenes Profil. <sup>4</sup>Das jeweilige Profil ist in der Akkreditierung festzustellen.

(2) <sup>1</sup>Bei der Einrichtung eines Masterstudiengangs ist festzulegen, ob er konsekutiv oder weiterbildend ist. <sup>2</sup>Weiterbildende Masterstudiengänge entsprechen in den Vorgaben zur Regelstudienzeit und zur Abschlussarbeit den konsekutiven Masterstudiengängen und führen zu dem gleichen Qualifikationsniveau und zu denselben Berechtigungen.

(3) Bachelor- und Masterstudiengänge sehen eine Abschlussarbeit vor, mit der die Fähigkeit nachgewiesen wird, innerhalb einer vorgegebenen Frist ein Problem aus dem jeweiligen Fach selbständig nach wissenschaftlichen bzw. künstlerischen Methoden zu bearbeiten.

[Zurück zum Prüfbericht](#)

### **§ 5 Zugangsvoraussetzungen und Übergänge zwischen Studienangeboten**

(1) <sup>1</sup>Zugangsvoraussetzung für einen Masterstudiengang ist ein erster berufsqualifizierender Hochschulabschluss. <sup>2</sup>Bei weiterbildenden und künstlerischen Masterstudiengängen kann der berufsqualifizierende Hochschulabschluss durch eine Eingangsprüfung ersetzt werden, sofern Landesrecht dies vorsieht. <sup>3</sup>Weiterbildende Masterstudiengänge setzen qualifizierte berufspraktische Erfahrung von in der Regel nicht unter einem Jahr voraus.

(2) <sup>1</sup>Als Zugangsvoraussetzung für künstlerische Masterstudiengänge ist die hierfür erforderliche besondere künstlerische Eignung nachzuweisen. <sup>2</sup>Beim Zugang zu weiterbildenden künstlerischen Masterstudiengängen können auch berufspraktische Tätigkeiten, die während des Studiums abgeleistet werden, berücksichtigt werden, sofern Landesrecht dies ermöglicht. Das Erfordernis berufspraktischer Erfahrung gilt nicht an Kunsthochschulen für solche Studien, die einer Vertiefung freikünstlerischer Fähigkeiten dienen, sofern landesrechtliche Regelungen dies vorsehen.

(3) Für den Zugang zu Masterstudiengängen können weitere Voraussetzungen entsprechend Landesrecht vorgesehen werden.

[Zurück zum Prüfbericht](#)

## § 6 Abschlüsse und Abschlussbezeichnungen

(1) <sup>1</sup>Nach einem erfolgreich abgeschlossenen Bachelor- oder Masterstudiengang wird jeweils nur ein Grad, der Bachelor- oder Mastergrad, verliehen, es sei denn, es handelt sich um einen Multiple-Degree-Abschluss.

<sup>2</sup>Dabei findet keine Differenzierung der Abschlussgrade nach der Dauer der Regelstudienzeit statt.

(2) <sup>1</sup>Für Bachelor- und konsekutive Mastergrade sind folgende Bezeichnungen zu verwenden:

1. Bachelor of Arts (B.A.) und Master of Arts (M.A.) in den Fächergruppen Sprach- und Kulturwissenschaften, Sport, Sportwissenschaft, Sozialwissenschaften, Kunstwissenschaft, Darstellende Kunst und bei entsprechender inhaltlicher Ausrichtung in der Fächergruppe Wirtschaftswissenschaften sowie in künstlerisch angewandten Studiengängen,

2. Bachelor of Science (B.Sc.) und Master of Science (M.Sc.) in den Fächergruppen Mathematik, Naturwissenschaften, Medizin, Agrar-, Forst- und Ernährungswissenschaften, in den Fächergruppen Ingenieurwissenschaften und Wirtschaftswissenschaften bei entsprechender inhaltlicher Ausrichtung,

3. Bachelor of Engineering (B.Eng.) und Master of Engineering (M.Eng.) in der Fächergruppe Ingenieurwissenschaften bei entsprechender inhaltlicher Ausrichtung,

4. Bachelor of Laws (LL.B.) und Master of Laws (LL.M.) in der Fächergruppe Rechtswissenschaften,

5. Bachelor of Fine Arts (B.F.A.) und Master of Fine Arts (M.F.A.) in der Fächergruppe Freie Kunst,

6. Bachelor of Music (B.Mus.) und Master of Music (M.Mus.) in der Fächergruppe Musik,

7. <sup>1</sup>Bachelor of Education (B.Ed.) und Master of Education (M.Ed.) für Studiengänge, in denen die Bildungsvoraussetzungen für ein Lehramt vermittelt werden. <sup>2</sup>Für einen polyvalenten Studiengang kann entsprechend dem inhaltlichen Schwerpunkt des Studiengangs eine Bezeichnung nach den Nummern 1 bis 7 vorgesehen werden.

<sup>2</sup>Fachliche Zusätze zu den Abschlussbezeichnungen und gemischtsprachige Abschlussbezeichnungen sind ausgeschlossen. <sup>3</sup>Bachelorgrade mit dem Zusatz „honours“ („B.A. hon.“) sind ausgeschlossen. <sup>4</sup>Bei interdisziplinären und Kombinationsstudiengängen richtet sich die Abschlussbezeichnung nach demjenigen Fachgebiet, dessen Bedeutung im Studiengang überwiegt. <sup>5</sup>Für Weiterbildungsstudiengänge dürfen auch Mastergrade verwendet werden, die von den vorgenannten Bezeichnungen abweichen. <sup>6</sup>Für theologische Studiengänge, die für das Pfarramt, das Priesteramt und den Beruf der Pastoralreferentin oder des Pastoralreferenten qualifizieren („Theologisches Vollstudium“), können auch abweichende Bezeichnungen verwendet werden.

(3) In den Abschlusssdokumenten darf an geeigneter Stelle verdeutlicht werden, dass das Qualifikationsniveau des Bachelorabschlusses einem Diplomabschluss an Fachhochschulen bzw. das Qualifikationsniveau eines Masterabschlusses einem Diplomabschluss an Universitäten oder gleichgestellten Hochschulen entspricht.

(4) Auskunft über das dem Abschluss zugrundeliegende Studium im Einzelnen erteilt das Diploma Supplement, das Bestandteil jedes Abschlusszeugnisses ist.

[Zurück zum Prüfbericht](#)

## § 7 Modularisierung

(1) <sup>1</sup>Die Studiengänge sind in Studieneinheiten (Module) zu gliedern, die durch die Zusammenfassung von Studieninhalten thematisch und zeitlich abgegrenzt sind. <sup>2</sup>Die Inhalte eines Moduls sind so zu bemessen, dass sie in der Regel innerhalb von maximal zwei aufeinander folgenden Semestern vermittelt werden können; in besonders begründeten Ausnahmefällen kann sich ein Modul auch über mehr als zwei Semester erstrecken. <sup>3</sup>Für das künstlerische Kernfach im Bachelorstudium sind mindestens zwei Module verpflichtend, die etwa zwei Drittel der Arbeitszeit in Anspruch nehmen können.

(2) <sup>1</sup>Die Beschreibung eines Moduls soll mindestens enthalten:

1. Inhalte und Qualifikationsziele des Moduls,

2. Lehr- und Lernformen,

3. Voraussetzungen für die Teilnahme,

4. Verwendbarkeit des Moduls,

5. Voraussetzungen für die Vergabe von ECTS-Leistungspunkten entsprechend dem European Credit Transfer System (ECTS-Leistungspunkte),

6. ECTS-Leistungspunkte und Benotung,

7. Häufigkeit des Angebots des Moduls,

8. Arbeitsaufwand und

#### 9. Dauer des Moduls.

(3) <sup>1</sup>Unter den Voraussetzungen für die Teilnahme sind die Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten für eine erfolgreiche Teilnahme und Hinweise für die geeignete Vorbereitung durch die Studierenden zu benennen.

<sup>2</sup>Im Rahmen der Verwendbarkeit des Moduls ist darzustellen, welcher Zusammenhang mit anderen Modulen desselben Studiengangs besteht und inwieweit es zum Einsatz in anderen Studiengängen geeignet ist. <sup>3</sup>Bei den Voraussetzungen für die Vergabe von ECTS-Leistungspunkten ist anzugeben, wie ein Modul erfolgreich absolviert werden kann (Prüfungsart, -umfang, -dauer).

[Zurück zum Prüfbericht](#)

### § 8 Leistungspunktesystem

(1) <sup>1</sup>Jedem Modul ist in Abhängigkeit vom Arbeitsaufwand für die Studierenden eine bestimmte Anzahl von ECTS-Leistungspunkten zuzuordnen. <sup>2</sup>Je Semester sind in der Regel 30 Leistungspunkte zu Grunde zu legen. <sup>3</sup>Ein Leistungspunkt entspricht einer Gesamtarbeitsleistung der Studierenden im Präsenz- und Selbststudium von 25 bis höchstens 30 Zeitstunden. <sup>4</sup>Für ein Modul werden ECTS-Leistungspunkte gewährt, wenn die in der Prüfungsordnung vorgesehenen Leistungen nachgewiesen werden. <sup>5</sup>Die Vergabe von ECTS-Leistungspunkten setzt nicht zwingend eine Prüfung, sondern den erfolgreichen Abschluss des jeweiligen Moduls voraus.

(2) <sup>1</sup>Für den Bachelorabschluss sind nicht weniger als 180 ECTS-Leistungspunkte nachzuweisen. <sup>2</sup>Für den Masterabschluss werden unter Einbeziehung des vorangehenden Studiums bis zum ersten berufsqualifizierenden Abschluss 300 ECTS-Leistungspunkte benötigt. <sup>3</sup>Davon kann bei entsprechender Qualifikation der Studierenden im Einzelfall abgewichen werden, auch wenn nach Abschluss eines Masterstudiengangs 300 ECTS-Leistungspunkte nicht erreicht werden. <sup>4</sup>Bei konsekutiven Bachelor- und Masterstudiengängen in den künstlerischen Kernfächern an Kunst- und Musikhochschulen mit einer Gesamtregelstudienzeit von sechs Jahren wird das Masterniveau mit 360 ECTS-Leistungspunkten erreicht.

(3) <sup>1</sup>Der Bearbeitungsumfang beträgt für die Bachelorarbeit 6 bis 12 ECTS-Leistungspunkte und für die Masterarbeit 15 bis 30 ECTS-Leistungspunkte. <sup>2</sup>In Studiengängen der Freien Kunst kann in begründeten Ausnahmefällen der Bearbeitungsumfang für die Bachelorarbeit bis zu 20 ECTS-Leistungspunkte und für die Masterarbeit bis zu 40 ECTS-Leistungspunkte betragen.

(4) <sup>1</sup>In begründeten Ausnahmefällen können für Studiengänge mit besonderen studienorganisatorischen Maßnahmen bis zu 75 ECTS-Leistungspunkte pro Studienjahr zugrunde gelegt werden. <sup>2</sup>Dabei ist die Arbeitsbelastung eines ECTS-Leistungspunktes mit 30 Stunden bemessen. <sup>3</sup>Besondere studienorganisatorische Maßnahmen können insbesondere Lernumfeld und Betreuung, Studienstruktur, Studienplanung und Maßnahmen zur Sicherung des Lebensunterhalts betreffen.

(5) <sup>1</sup>Bei Lehramtsstudiengängen für Lehrämter der Grundschule oder Primarstufe, für übergreifende Lehrämter der Primarstufe und aller oder einzelner Schularten der Sekundarstufe, für Lehrämter für alle oder einzelne Schularten der Sekundarstufe I sowie für Sonderpädagogische Lehrämter I kann ein Masterabschluss vergeben werden, wenn nach mindestens 240 an der Hochschule erworbenen ECTS-Leistungspunkten unter Einbeziehung des Vorbereitungsdienstes insgesamt 300 ECTS-Leistungspunkte erreicht sind.

(6) <sup>1</sup>An Berufsakademien sind bei einer dreijährigen Ausbildungsdauer für den Bachelorabschluss in der Regel 180 ECTS-Leistungspunkte nachzuweisen. <sup>2</sup>Der Umfang der theoriebasierten Ausbildungsanteile darf 120 ECTS-Leistungspunkte, der Umfang der praxisbasierten Ausbildungsanteile 30 ECTS-Leistungspunkte nicht unterschreiten.

[Zurück zum Prüfbericht](#)

### Art. 2 Abs. 2 StAkkrStV Anerkennung und Anrechnung\*

Formale Kriterien sind [...] Maßnahmen zur Anerkennung von Leistungen bei einem Hochschul- oder Studiengangswechsel und von außerhochschulisch erbrachten Leistungen.

[Zurück zum Prüfbericht](#)

### § 9 Besondere Kriterien für Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen

(1) <sup>1</sup>Umfang und Art bestehender Kooperationen mit Unternehmen und sonstigen Einrichtungen sind unter Einbezug nichthochschulischer Lernorte und Studienanteile sowie der Unterrichtssprache(n) vertraglich geregelt und auf der Internetseite der Hochschule beschrieben. <sup>2</sup>Bei der Anwendung von Anrechnungsmodellen

im Rahmen von studiengangsbezogenen Kooperationen ist die inhaltliche Gleichwertigkeit anzurechnender nichthochschulischer Qualifikationen und deren Äquivalenz gemäß dem angestrebten Qualifikationsniveau nachvollziehbar dargelegt.

(2) Im Fall von studiengangsbezogenen Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen ist der Mehrwert für die künftigen Studierenden und die gradverleihende Hochschule nachvollziehbar dargelegt.

[Zurück zum Prüfbericht](#)

## § 10 Sonderregelungen für Joint-Degree-Programme

(1) Ein Joint-Degree-Programm ist ein gestufter Studiengang, der von einer inländischen Hochschule gemeinsam mit einer oder mehreren Hochschulen ausländischer Staaten aus dem Europäischen Hochschulraum koordiniert und angeboten wird, zu einem gemeinsamen Abschluss führt und folgende weitere Merkmale aufweist:

1. Integriertes Curriculum,
2. Studienanteil an einer oder mehreren ausländischen Hochschulen von in der Regel mindestens 25 Prozent,
3. vertraglich geregelte Zusammenarbeit,
4. abgestimmtes Zugangs- und Prüfungswesen und
5. eine gemeinsame Qualitätssicherung.

(2) <sup>1</sup>Qualifikationen und Studienzeiten werden in Übereinstimmung mit dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 11. April 1997 über die Anerkennung von Qualifikationen im Hochschulbereich in der europäischen Region vom 16. Mai 2007 (BGBl. 2007 II S. 712, 713) (Lissabon-Konvention) anerkannt. <sup>2</sup>Das ECTS wird entsprechend §§ 7 und 8 Absatz 1 angewendet und die Verteilung der Leistungspunkte ist geregelt. <sup>3</sup>Für den Bachelorabschluss sind 180 bis 240 Leistungspunkte nachzuweisen und für den Masterabschluss nicht weniger als 60 Leistungspunkte. <sup>4</sup>Die wesentlichen Studieninformationen sind veröffentlicht und für die Studierenden jederzeit zugänglich.

(3) Wird ein Joint Degree-Programm von einer inländischen Hochschule gemeinsam mit einer oder mehreren Hochschulen ausländischer Staaten koordiniert und angeboten, die nicht dem Europäischen Hochschulraum angehören (außereuropäische Kooperationspartner), so finden auf Antrag der inländischen Hochschule die Absätze 1 und 2 entsprechende Anwendung, wenn sich die außereuropäischen Kooperationspartner in der Kooperationsvereinbarung mit der inländischen Hochschule zu einer Akkreditierung unter Anwendung der in den Absätzen 1 und 2 sowie in den §§ 16 Absatz 1 und 33 Absatz 1 geregelten Kriterien und Verfahrensregeln verpflichtet.

[Zurück zum Prüfbericht](#)

## § 11 Qualifikationsziele und Abschlussniveau

(1) <sup>1</sup>Die Qualifikationsziele und die angestrebten Lernergebnisse sind klar formuliert und tragen den in [Artikel 2 Absatz 3 Nummer 1 Studienakkreditierungsstaatsvertrag](#) genannten Zielen von Hochschulbildung wissenschaftliche oder künstlerische Befähigung sowie Befähigung zu einer qualifizierten Erwerbstätigkeit und Persönlichkeitsentwicklung nachvollziehbar Rechnung. <sup>2</sup>Die Dimension Persönlichkeitsbildung umfasst auch die künftige zivilgesellschaftliche, politische und kulturelle Rolle der Absolventinnen und Absolventen. Die Studierenden sollen nach ihrem Abschluss in der Lage sein, gesellschaftliche Prozesse kritisch, reflektiert sowie mit Verantwortungsbewusstsein und in demokratischem Gemeinsinn maßgeblich mitzugestalten.

(2) Die fachlichen und wissenschaftlichen/künstlerischen Anforderungen umfassen die Aspekte Wissen und Verstehen (Wissensverbreiterung, Wissensvertiefung und Wissensverständnis), Einsatz, Anwendung und Erzeugung von Wissen/Kunst (Nutzung und Transfer, wissenschaftliche Innovation), Kommunikation und Kooperation sowie wissenschaftliches/künstlerisches Selbstverständnis / Professionalität und sind stimmig im Hinblick auf das vermittelte Abschlussniveau.

(3) <sup>1</sup>Bachelorstudiengänge dienen der Vermittlung wissenschaftlicher Grundlagen, Methodenkompetenz und berufsfeldbezogener Qualifikationen und stellen eine breite wissenschaftliche Qualifizierung sicher. <sup>2</sup>Konsequente Masterstudiengänge sind als vertiefende, verbreiternde, fachübergreifende oder fachlich andere Studiengänge ausgestaltet. <sup>3</sup>Weiterbildende Masterstudiengänge setzen qualifizierte berufspraktische Erfahrung von in der Regel nicht unter einem Jahr voraus. <sup>4</sup>Das Studiengangskonzept weiterbildender Masterstudiengänge berücksichtigt die beruflichen Erfahrungen und knüpft zur Erreichung der Qualifikationsziele an diese an. <sup>5</sup>Bei der Konzeption legt die Hochschule den Zusammenhang von beruflicher Qualifikation und



Studienangebot sowie die Gleichwertigkeit der Anforderungen zu konsekutiven Masterstudiengängen dar.  
<sup>6</sup>Künstlerische Studiengänge fördern die Fähigkeit zur künstlerischen Gestaltung und entwickeln diese fort.

[Zurück zum Gutachten](#)

## **§ 12 Schlüssiges Studiengangskonzept und adäquate Umsetzung**

### **§ 12 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 und Satz 5**

(1) <sup>1</sup>Das Curriculum ist unter Berücksichtigung der festgelegten Eingangsqualifikation und im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Qualifikationsziele adäquat aufgebaut. <sup>2</sup>Die Qualifikationsziele, die Studiengangsbezeichnung, Abschlussgrad und -bezeichnung und das Modulkonzept sind stimmig aufeinander bezogen. <sup>3</sup>Das Studiengangskonzept umfasst vielfältige, an die jeweilige Fachkultur und das Studienformat angepasste Lehr- und Lernformen sowie gegebenenfalls Praxisanteile. <sup>5</sup>Es bezieht die Studierenden aktiv in die Gestaltung von Lehr- und Lernprozessen ein (studierendenzentriertes Lehren und Lernen) und eröffnet Freiräume für ein selbstgestaltetes Studium.

[Zurück zum Gutachten](#)

### **§ 12 Abs. 1 Satz 4**

<sup>4</sup>Es [das Studiengangskonzept] schafft geeignete Rahmenbedingungen zur Förderung der studentischen Mobilität, die den Studierenden einen Aufenthalt an anderen Hochschulen ohne Zeitverlust ermöglichen.

[Zurück zum Gutachten](#)

### **§ 12 Abs. 2**

(2) <sup>1</sup>Das Curriculum wird durch ausreichendes fachlich und methodisch-didaktisch qualifiziertes Lehrpersonal umgesetzt. <sup>2</sup>Die Verbindung von Forschung und Lehre wird entsprechend dem Profil der Hochschulart insbesondere durch hauptberuflich tätige Professorinnen und Professoren sowohl in grundständigen als auch weiterführenden Studiengängen gewährleistet. <sup>3</sup>Die Hochschule ergreift geeignete Maßnahmen der Personalauswahl und -qualifizierung.

[Zurück zum Gutachten](#)

### **§ 12 Abs. 3**

(3) Der Studiengang verfügt darüber hinaus über eine angemessene Ressourcenausstattung (insbesondere nichtwissenschaftliches Personal, Raum- und Sachausstattung, einschließlich IT-Infrastruktur, Lehr- und Lernmittel).

[Zurück zum Gutachten](#)

### **§ 12 Abs. 4**

(4) <sup>1</sup>Prüfungen und Prüfungsarten ermöglichen eine aussagekräftige Überprüfung der erreichten Lernergebnisse. <sup>2</sup>Sie sind modulbezogen und kompetenzorientiert.

[Zurück zum Gutachten](#)

### **§ 12 Abs. 5**

(5) <sup>1</sup>Die Studierbarkeit in der Regelstudienzeit ist gewährleistet. <sup>2</sup>Dies umfasst insbesondere

1. einen planbaren und verlässlichen Studienbetrieb,
2. die weitgehende Überschneidungsfreiheit von Lehrveranstaltungen und Prüfungen,

3. einen plausiblen und der Prüfungsbelastung angemessenen durchschnittlichen Arbeitsaufwand, wobei die Lernergebnisse eines Moduls so zu bemessen sind, dass sie in der Regel innerhalb eines Semesters oder eines Jahres erreicht werden können, was in regelmäßigen Erhebungen validiert wird, und
4. eine adäquate und belastungsangemessene Prüfungsdichte und -organisation, wobei in der Regel für ein Modul nur eine Prüfung vorgesehen wird und Module mindestens einen Umfang von fünf ECTS-Leistungspunkten aufweisen sollen.

[Zurück zum Gutachten](#)

## **§ 12 Abs. 6**

(6) Studiengänge mit besonderem Profilspruch weisen ein in sich geschlossenes Studiengangskonzept aus, das die besonderen Charakteristika des Profils angemessen darstellt.

[Zurück zum Gutachten](#)

## **§ 13 Fachlich-Inhaltliche Gestaltung der Studiengänge**

### **§ 13 Abs. 1**

(1) <sup>1</sup>Die Aktualität und Adäquanz der fachlichen und wissenschaftlichen Anforderungen ist gewährleistet. <sup>2</sup>Die fachlich-inhaltliche Gestaltung und die methodisch-didaktischen Ansätze des Curriculums werden kontinuierlich überprüft und an fachliche und didaktische Weiterentwicklungen angepasst. <sup>3</sup>Dazu erfolgt eine systematische Berücksichtigung des fachlichen Diskurses auf nationaler und gegebenenfalls internationaler Ebene.

[Zurück zum Gutachten](#)

### **§ 13 Abs. 2 und 3**

(2) In Studiengängen, in denen die Bildungsvoraussetzungen für ein Lehramt vermittelt werden, sind Grundlage der Akkreditierung sowohl die Bewertung der Bildungswissenschaften und Fachwissenschaften sowie deren Didaktik nach ländergemeinsamen und länderspezifischen fachlichen Anforderungen als auch die ländergemeinsamen und länderspezifischen strukturellen Vorgaben für die Lehrerbildung.

(3) <sup>1</sup>Im Rahmen der Akkreditierung von Lehramtsstudiengängen ist insbesondere zu prüfen, ob

1. ein integratives Studium an Universitäten oder gleichgestellten Hochschulen von mindestens zwei Fachwissenschaften und von Bildungswissenschaften in der Bachelorphase sowie in der Masterphase (Ausnahmen sind bei den Fächern Kunst und Musik zulässig),
2. schulpraktische Studien bereits während des Bachelorstudiums und
3. eine Differenzierung des Studiums und der Abschlüsse nach Lehrämtern erfolgt sind. <sup>2</sup>Ausnahmen beim Lehramt für die beruflichen Schulen sind zulässig.

[Zurück zum Gutachten](#)

## **§ 14 Studienerfolg**

<sup>1</sup>Der Studiengang unterliegt unter Beteiligung von Studierenden und Absolventinnen und Absolventen einem kontinuierlichen Monitoring. <sup>2</sup>Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen zur Sicherung des Studienerfolgs abgeleitet. <sup>3</sup>Diese werden fortlaufend überprüft und die Ergebnisse für die Weiterentwicklung des Studiengangs genutzt. <sup>4</sup>Die Beteiligten werden über die Ergebnisse und die ergriffenen Maßnahmen unter Beachtung datenschutzrechtlicher Belange informiert.

[Zurück zum Gutachten](#)



## § 15 Geschlechtergerechtigkeit und Nachteilsausgleich

Die Hochschule verfügt über Konzepte zur Geschlechtergerechtigkeit und zur Förderung der Chancengleichheit von Studierenden in besonderen Lebenslagen, die auf der Ebene des Studiengangs umgesetzt werden.

[Zurück zum Gutachten](#)

## § 16 Sonderregelungen für Joint-Degree-Programme

(1) <sup>1</sup>Für Joint-Degree-Programme finden die Regelungen in § 11 Absätze 1 und 2, sowie § 12 Absatz 1 Sätze 1 bis 3, Absatz 2 Satz 1, Absätze 3 und 4 sowie § 14 entsprechend Anwendung. <sup>2</sup>Daneben gilt:

1. Die Zugangsanforderungen und Auswahlverfahren sind der Niveaustufe und der Fachdisziplin, in der der Studiengang angesiedelt ist, angemessen.

2. Es kann nachgewiesen werden, dass mit dem Studiengang die angestrebten Lernergebnisse erreicht werden.

3. Soweit einschlägig, sind die Vorgaben der Richtlinie 2005/36/EG vom 07.09.2005 (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22-142) über die Anerkennung von Berufsqualifikationen, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/55/EU vom 17.01.2014 (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 132-170) berücksichtigt.

4. Bei der Betreuung, der Gestaltung des Studiengangs und den angewendeten Lehr- und Lernformen werden die Vielfalt der Studierenden und ihrer Bedürfnisse respektiert und die spezifischen Anforderungen mobiler Studierender berücksichtigt.

5. Das Qualitätsmanagementsystem der Hochschule gewährleistet die Umsetzung der vorstehenden und der in § 17 genannten Maßgaben.

(2) Wird ein Joint Degree-Programm von einer inländischen Hochschule gemeinsam mit einer oder mehreren Hochschulen ausländischer Staaten koordiniert und angeboten, die nicht dem Europäischen Hochschulraum angehören (außereuropäische Kooperationspartner), so findet auf Antrag der inländischen Hochschule Absatz 1 entsprechende Anwendung, wenn sich die außereuropäischen Kooperationspartner in der Kooperationsvereinbarung mit der inländischen Hochschule zu einer Akkreditierung unter Anwendung der in Absatz 1, sowie der in den §§ 10 Absätze 1 und 2 und 33 Absatz 1 geregelten Kriterien und Verfahrensregeln verpflichtet.

[Zurück zum Gutachten](#)

## § 19 Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen

<sup>1</sup>Führt eine Hochschule einen Studiengang in Kooperation mit einer nichthochschulischen Einrichtung durch, ist die Hochschule für die Einhaltung der Maßgaben gemäß der Teile 2 und 3 verantwortlich. <sup>2</sup>Die gradverleihende Hochschule darf Entscheidungen über Inhalt und Organisation des Curriculums, über Zulassung, Anerkennung und Anrechnung, über die Aufgabenstellung und Bewertung von Prüfungsleistungen, über die Verwaltung von Prüfungs- und Studierendendaten, über die Verfahren der Qualitätssicherung sowie über Kriterien und Verfahren der Auswahl des Lehrpersonals nicht delegieren.

[Zurück zum Gutachten](#)

## § 20 Hochschulische Kooperationen

(1) <sup>1</sup>Führt eine Hochschule eine studiengangsbezogene Kooperation mit einer anderen Hochschule durch, gewährleistet die gradverleihende Hochschule bzw. gewährleisten die gradverleihenden Hochschulen die Umsetzung und die Qualität des Studiengangskonzeptes. <sup>2</sup>Art und Umfang der Kooperation sind beschrieben und die der Kooperation zu Grunde liegenden Vereinbarungen dokumentiert.

(2) <sup>1</sup>Führt eine systemakkreditierte Hochschule eine studiengangsbezogene Kooperation mit einer anderen Hochschule durch, kann die systemakkreditierte Hochschule dem Studiengang das Siegel des Akkreditierungsrates gemäß § 22 Absatz 4 Satz 2 verleihen, sofern sie selbst gradverleihend ist und die Umsetzung und die Qualität des Studiengangskonzeptes gewährleistet. <sup>2</sup>Abs. 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) <sup>1</sup>Im Fall der Kooperation von Hochschulen auf der Ebene ihrer Qualitätsmanagementsysteme ist eine Systemakkreditierung jeder der beteiligten Hochschulen erforderlich. <sup>2</sup>Auf Antrag der kooperierenden Hochschulen ist ein gemeinsames Verfahren der Systemakkreditierung zulässig.

[Zurück zum Gutachten](#)

## § 21 Besondere Kriterien für Bachelorausbildungsgänge an Berufsakademien

(1) <sup>1</sup>Die hauptberuflichen Lehrkräfte an Berufsakademien müssen die Einstellungsvoraussetzungen für Professorinnen und Professoren an Fachhochschulen gemäß § 44 Hochschulrahmengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Januar 1999 (BGBl. I S. 18), das zuletzt durch Artikel 6 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Mai 2017 (BGBl. I S. 1228) geändert worden ist, erfüllen. <sup>2</sup>Soweit Lehrangebote überwiegend der Vermittlung praktischer Fertigkeiten und Kenntnisse dienen, für die nicht die Einstellungsvoraussetzungen für Professorinnen oder Professoren an Fachhochschulen erforderlich sind, können diese entsprechend § 56 Hochschulrahmengesetz und einschlägigem Landesrecht hauptberuflich tätigen Lehrkräften für besondere Aufgaben übertragen werden. <sup>3</sup>Der Anteil der Lehre, der von hauptberuflichen Lehrkräften erbracht wird, soll 40 Prozent nicht unterschreiten. <sup>4</sup>Im Ausnahmefall gehören dazu auch Professorinnen oder Professoren an Fachhochschulen oder Universitäten, die in Nebentätigkeit an einer Berufsakademie lehren, wenn auch durch sie die Kontinuität im Lehrangebot und die Konsistenz der Gesamtausbildung sowie verpflichtend die Betreuung und Beratung der Studierenden gewährleistet sind; das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist im Rahmen der Akkreditierung des einzelnen Studiengangs gesondert festzustellen.

(2) <sup>1</sup>Absatz 1 Satz 1 gilt entsprechend für nebenberufliche Lehrkräfte, die theoriebasierte, zu ECTS-Leistungspunkten führende Lehrveranstaltungen anbieten oder die als Prüferinnen oder Prüfer an der Ausgabe und Bewertung der Bachelorarbeit mitwirken. <sup>2</sup>Lehrveranstaltungen nach Satz 1 können ausnahmsweise auch von nebenberuflichen Lehrkräften angeboten werden, die über einen fachlich einschlägigen Hochschulabschluss oder einen gleichwertigen Abschluss sowie über eine fachwissenschaftliche und didaktische Befähigung und über eine mehrjährige fachlich einschlägige Berufserfahrung entsprechend den Anforderungen an die Lehrveranstaltung verfügen.

(3) Im Rahmen der Akkreditierung ist auch zu überprüfen:

1. das Zusammenwirken der unterschiedlichen Lernorte (Studienakademie und Betrieb),
2. die Sicherung von Qualität und Kontinuität im Lehrangebot und in der Betreuung und Beratung der Studierenden vor dem Hintergrund der besonderen Personalstruktur an Berufsakademien und
3. das Bestehen eines nachhaltigen Qualitätsmanagementsystems, das die unterschiedlichen Lernorte umfasst.

[Zurück zum Gutachten](#)

## Art. 2 Abs. 3 Nr. 1 Studienakkreditierungsstaatsvertrag

Zu den fachlich-inhaltlichen Kriterien gehören

1. dem angestrebten Abschlussniveau entsprechende Qualifikationsziele eines Studiengangs unter anderem bezogen auf den Bereich der wissenschaftlichen oder der künstlerischen Befähigung sowie die Befähigung zu einer qualifizierten Erwerbstätigkeit und Persönlichkeitsentwicklung

[Zurück zu § 11 MRVO](#)

[Zurück zum Gutachten](#)