

**Akkreditierungsbericht zum Akkreditierungsantrag der
Hochschule Wismar
Fakultät für Ingenieurwissenschaften, Bereich Seefahrt
767-xx-2**



72. Sitzung der Ständigen Akkreditierungskommission am 14.07.2015

TOP 6.17

Studiengang	Abschluss	ECTS	Regelstudienzeit	Studienart	Kapazität	Master	
						konsekutiv/ weiterbild.	Profil
Schiffbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik (SAV)	B.Sc.	240/210	8/7	Vollzeit	40		
Nautik/Verkehrsbetrieb (NVB)	B.Sc.	240/210	8/7	Vollzeit	NC		
Operation and Management of Maritime Systems (OMMS)	M.Sc.	90	3	Vollzeit	35	konsekutiv	
Schiffselektrotechnik (SET)	B.Sc.	240	8	Vollzeit	20		

Vertragsschluss am: 29.10.2014

Datum der Vor-Ort-Begutachtung: 31.03./01.04.2015

Ansprechpartner/-in der Hochschule:

Prof. Dr.-Ing. Frank Bernhardt

Richard Wagner Straße 31

18119 Rostock/ Warnemünde

frank.bernhardt@hs-wismar.de

Telefon: 0381 498-58 20

Betreuende Referentin:

Dr. Paulina Helmecke

Gutachter/-innen:

- Prof. Dr.-Ing. Bettar Ould el Moctar, Universität Duisburg-Essen, Institut für Schiffstechnik, Meerestechnik und Transportsysteme (ISMT)
- Prof. Dr.-Ing. Roland Behrens, Hochschule Bremerhaven, Wärmekraftmaschinen, Arbeitsmaschinen, Thermodynamik
- Prof. Dr. Thomas Pawlik, Hochschule Bremen, Studiendekan Nautik & Seeverkehr
- Prof. Dr.-Ing. Bernd Cuno, Hochschule Fulda, Mess- und Regelungstechnik
- Ulrich Bösl, Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr, Leiter Schifffahrtswesen Wasser- und Schifffahrtsämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau

Inhaltsverzeichnis

- Rebecca Lauther, Studium Betriebswirtschaftslehre und Wirtschaftsingenieurwesen an der RWTH Aachen

Hannover, den 27. Mai 2015, geändert am 11. Juni 2015

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I-3
I. Gutachtervotum und SAK-Beschluss	I-5
1. SAK-Beschluss	I-5
2. Abschließendes Votum der Gutachter/-innen	I-5
2.1 Allgemein	I-8
2.2 Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik, B.Sc.	I-9
2.3 Nautik/Verkehrsbetrieb, B.Sc.	I-10
2.4 Schiffselektrotechnik, B.Sc.	I-10
2.5 Operation and Management of Maritime Systems, M.Sc.	I-11
II. Bewertungsbericht der Gutachter	II-1
Einleitung und Verfahrensgrundlagen	II-1
1. Studiengangsübergreifende Aspekte	II-2
1.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse	II-2
1.2 Inhalte des Studiengangs	II-2
1.3 Studierbarkeit	II-3
1.4 Ausstattung	II-4
1.5 Qualitätssicherung	II-5
2. Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik (SAV)	II-7
2.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse	II-7
2.2 Inhalte des Studiengangs	II-7
2.3 Studierbarkeit	II-8
2.4 Ausstattung	II-8
2.5 Qualitätssicherung	II-8
3. Nautik/ Verkehrsbetrieb, B.Sc.	II-9
3.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse	II-9
3.2 Inhalte des Studiengangs	II-9
3.3 Studierbarkeit	II-10
3.4 Ausstattung	II-10
3.5 Qualitätssicherung	II-10
4. Schiffselektrotechnik, B.Sc.	II-11
4.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse	II-11
4.2 Inhalte des Studiengangs	II-11
4.3 Studierbarkeit	II-12

Inhaltsverzeichnis

4.4	Ausstattung.....	II-12
4.5	Qualitätssicherung.....	II-12
5.	Operation and Management of Maritime Systems	II-13
5.1	Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse.....	II-13
5.2	Inhalte des Studiengangs.....	II-13
5.3	Studierbarkeit.....	II-14
5.4	Ausstattung.....	II-14
5.5	Qualitätssicherung.....	II-14
6.	Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates	II-15
6.1	Qualifikationsziele des Studiengangskonzeptes (Kriterium 2.1).....	II-15
6.2	Konzeptionelle Einordnung der Studiengänge in das Studiensystem (Kriterium 2.2)...	II-15
6.3	Studiengangskonzept (Kriterium 2.3).....	II-16
6.4	Studierbarkeit (Kriterium 2.4).....	II-17
6.5	Prüfungssystem (Kriterium 2.5).....	II-17
6.6	Studiengangsbezogene Kooperationen (Kriterium 2.6).....	II-17
6.7	Ausstattung (Kriterium 2.7).....	II-17
6.8	Transparenz und Dokumentation (Kriterium 2.8).....	II-17
6.9	Qualitätssicherung und Weiterentwicklung (Kriterium 2.9).....	II-17
6.10	Studiengänge mit besonderem Profilanspruch (Kriterium 2.10).....	II-18
6.11	Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit (Kriterium 2.11).....	II-18
III.	Appendix.....	III-1
1.	Stellungnahme der Hochschule	III-1

I. Gutachtert看otum und SAK-Beschluss

1. SAK-Beschluss

Die SAK stimmt dem Bewertungsbericht der Gutachtergruppe zu und begrüßt die Stellungnahme der Hochschule. Sie sieht den Mangel bezüglich der Lehrverflechtungsmatrix als behoben an. Die SAK beschließt eine zusätzliche allgemeine Auflage, weil die Qualifikationsziele der einzelnen Bachelorstudiengänge differenziert werden müssen. Die SAK beschließt die folgenden allgemeinen Auflagen:

1. Die intendierten Lernergebnisse der Bachelorstudiengänge müssen studiengangsspezifisch formuliert werden und sich auf die wissenschaftliche Befähigung, Berufsbefähigung, Persönlichkeitsentwicklung und auf die Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement beziehen. (Kriterium 2.1, Drs. AR 20/2013)
2. Die Hochschule muss einen Beschluss für die Durchführung der Untersuchungen zum Absolventenverbleib vorlegen. Es muss zudem nachgewiesen werden, dass die Ergebnisse der Lehrevaluation bei der Weiterentwicklung der Studiengänge berücksichtigt werden. (Kriterium 2.9, Drs. AR 20/2013)
3. Die Modulbeschreibungen müssen redaktionell so überarbeitet werden, dass sie vollständig und innerhalb der Fakultät einheitlich sind. Die Lernziele und die zu erreichenden Kompetenzen sind eindeutig darzustellen. Weiterhin ist der Bezug zum STCW-Übereinkommen zu vermerken. (Kriterium 2.2, 2.8 Drs. AR 20/2013)
4. Aus den studiengangsspezifischen Prüfungs- und Studienordnungen muss eindeutig hervorgehen, dass die Studien- und Prüfungsleistungen, die an anderen europäischen Hochschulen erbracht wurden gem. den Vorgaben der Lissabon-Konvention in der Regel anerkannt werden, es sei denn, dass die Hochschule wesentliche Unterschiede im Programm nachweisen kann. In solchen Fällen ist die Hochschule begründungspflichtig (sog. Beweislastumkehr). (Kriterium 2.2, 2.3 Drs. AR 20/2013)
5. Alle relevanten Informationen zu den Studiengängen, insbesondere die finalen rechtsgeprüften und in Kraft gesetzten Studien- und Prüfungsordnungen samt Zugangsvoraussetzungen und Nachteilsausgleichsregelungen für Studierende mit Behinderung sowie die Studienverläufe müssen veröffentlicht werden. (Kriterium, 2.8. Drs. AR 20/2013)

Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik, B.Sc.

Die SAK beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik mit dem Abschluss Bachelor of Science mit den oben genannten allgemeinen Auflagen und mit der folgenden Auflage für die Dauer von sieben Jahren.

6. Für die Vertiefungsrichtung Schiffsbetriebstechnik ist eine Bestätigung des Bundes-

I Gutachtertvetum und SAK-Beschluss

1 SAK-Beschluss

amtes für Seeschifffahrt und Hydrographie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die berufsrechtlichen Voraussetzungen zum Erwerb des Befähigungszeugnisses erfüllt werden. (Kriterium 2.1, Drs. AR 22/2013)

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die SAK weist darauf hin, dass der mangelnde Nachweis der Aufлагenerfüllung zum Widerruf der Akkreditierung führen kann.

Diese Entscheidung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

Nautik/Verkehrsbetrieb, B.Sc.

Die SAK beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Nautik/ Verkehrsbetrieb mit dem Abschluss Bachelor of Science mit den oben genannten allgemeinen Auflagen und mit der folgenden Auflage für die Dauer von sieben Jahren.

- 7. Für die Vertiefungsrichtung Nautik ist eine Bestätigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die berufsrechtlichen Voraussetzungen zum Erwerb des Befähigungszeugnisses erfüllt werden. (Kriterium 2.1, Drs. AR 22/2013)*

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die SAK weist darauf hin, dass der mangelnde Nachweis der Aufлагenerfüllung zum Widerruf der Akkreditierung führen kann.

Diese Entscheidung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

Schiffselektrotechnik, B.Sc

Die SAK beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Schiffselektrotechnik mit dem Abschluss Bachelor of Science mit den oben genannten allgemeinen Auflagen und mit der folgenden Auflage für die Dauer von fünf Jahren.

- 8. Es ist eine Bestätigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die berufsrechtlichen Voraussetzungen zum Erwerb des Befähigungszeugnisses erfüllt werden. (Kriterium 2.1, Drs. AR 22/2013)*

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die SAK weist darauf hin, dass der mangelnde Nachweis der Aufлагenerfüllung zum Widerruf der Akkreditierung führen kann.

Diese Entscheidung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

I Gutachtertvetum und SAK-Beschluss

1 SAK-Beschluss

Operation and Management of Maritime Systems, M.Sc.

Die SAK beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Operation and Management of Maritime Systems mit dem Abschluss Master of Science mit den oben genannten allgemeinen Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die SAK weist darauf hin, dass der mangelnde Nachweis der Auflagenerfüllung zum Widerruf der Akkreditierung führen kann.

Diese Entscheidung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

2. Abschließendes Votum der Gutachter/-innen

2.1 Allgemein

2.1.1 Allgemeine Empfehlungen:

- Die Gutachter/-innen empfehlen ausdrücklich, mehr Lehrveranstaltungen in englischer Sprache anzubieten.
- Die Gutachter/-innen empfehlen, auch akademische Arbeiten bzw. Hausarbeiten als Prüfungsleistungen vorzusehen.
- Die Gutachter/-innen empfehlen, einen Renovierungs- bzw. Sanierungsplan für die nicht mehr den modernen Standards genügenden Gebäude zu erstellen.
- Die Gutachter/-innen empfehlen, zeitnahe Wiederholungsprüfungen zu ermöglichen.
- Die Gutachter/-innen empfehlen, die Studierenden bei der Suche nach geeigneten Praktikumsplätzen stärker zu unterstützen.
- Die Gutachter/-innen empfehlen, eine Anmeldung zu Bachelor- oder Masterthesis zu ermöglichen, auch wenn noch maximal zwei Prüfungen offen sind, wodurch eine unnötige zeitliche Verzögerung des Studiums verhindert wird.

2.1.2 Allgemeine Auflagen:

- Die Hochschule muss neben den flächendeckenden Lehrevaluationen Untersuchungen zum Absolventenverbleib und zum Studienerfolg durchführen und diese zur Weiterentwicklung der Studiengangskonzepte nutzen. Die Hochschule muss regelmäßig Absolventenbefragungen bezogen auf den jeweiligen Studiengang durchführen, so dass deutlich wird, in welchen Berufsfeldern die Studierenden der Studiengänge arbeiten. Es muss zudem dargestellt werden, wie die Ergebnisse der Lehrevaluation bei der Weiterentwicklung der Studiengänge berücksichtigt werden. (Kriterium 2.9, Drs. AR 22/2013)
- Damit die Qualifikationsziele der Studiengänge bzw. Vertiefungsrichtungen Schiffsbetriebstechnik, Nautik und Schiffselektrotechnik erreicht werden, müssen folgende berufsrechtliche Voraussetzungen erfüllt werden:
 - a) Die Hochschule muss dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eine oder mehrere Tabellen mit den maßgeblichen Befähigungsnormen des Internationalen Übereinkommens vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297, 298) in der jeweils geltenden Fassung (STCW-Übereinkommen) und den dazugehörigen Modulen zur Verfügung stellen.

- b) In den Prüfungsordnungen sind die "Komplexwochen" als Abschlussprüfungen im Sinne der Seeleute-Befähigungsverordnung zu definieren. Dem BSH ist die Teilnahme als "Gast" einzuräumen. Es sollten Kriterien aufgenommen werden, wann die Abschlussprüfung als nicht bestanden gewertet wird.
 - c) Die Dokumentation über nachzuweisende Seefahrtzeiten ist in den hierfür relevanten Studiengängen nicht transparent. Es ist sicherzustellen, dass diese stets vor der "Komplexwoche" entsprechend der geltenden Praxissemesterordnung vollständig abgeleistet sein müssen.
 - d) Die Lebensläufe der Lehrenden sollten hinsichtlich abgeleiteter Seefahrtzeiten und Erwerb von Befähigungszeugnissen präzisiert werden.
- Die Hochschule muss eine übersichtliche und nachvollziehbare Dokumentation der Lehre vorlegen. Lehrverflechtungsmatrix und Studienpläne müssen die adäquate personelle Ausstattung der Studiengänge eindeutig belegen. Die Lehrverflechtungsmatrix und Angaben zur Belastung der einzelnen Lehrenden sind nachzureichen (Kriterium 2.7, Drs. AR 20/2013)
 - Die Modulbeschreibungen müssen redaktionell so überarbeitet werden, dass sie vollständig und innerhalb der Fakultät einheitlich sind. Die Lernziele und die zu erreichenden Kompetenzen sind eindeutig darzustellen. Weiterhin ist der Bezug zum STCW-Übereinkommen zu vermerken. (Kriterium 2.2, 2.8 Drs. AR 20/2013)
 - Aus den studiengangsspezifischen Prüfungs- und Studienordnungen muss eindeutig hervorgehen, dass die Studien- und Prüfungsleistungen, die an anderen europäischen Hochschulen erbracht wurden gem. den Vorgaben der Lissabon-Konvention in der Regel anerkannt werden, es sei denn, dass die Hochschule wesentliche Unterschiede im Programm nachweisen kann. In solchen Fällen ist die Hochschule begründungspflichtig (sog. Beweislastumkehr). (Kriterium 2.2, 2.3 Drs. AR 20/2013)
 - Es muss noch nachgewiesen werden, dass die Studien- und Prüfungsordnungen rechtsgeprüft, in Kraft gesetzt und veröffentlicht wurden. (Kriterium 2.5, Drs. AR 20/2013)
 - Alle relevanten Informationen zu den Studiengängen, insbesondere die finalen Studien- und Prüfungsordnungen samt Zugangsvoraussetzungen und Nachteilsausgleichsregelungen für Studierende mit Behinderung sowie die Studienverläufe müssen veröffentlicht werden. (Kriterium, 2.8. Drs. AR 20/2013)

2.2 Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik, B.Sc.

2.2.1 Empfehlungen:

- Die Gutachter/-innen empfehlen, in der Studienrichtung Anlagen- und Versorgungstechnik Wahlmodule einzuführen.

2.2.2 Akkreditierungsempfehlung an die Ständige Akkreditierungskommission (SAK)

Die Gutachter/-innen empfehlen der SAK die Akkreditierung des Studiengangs Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik mit dem Abschluss Bachelor of Science mit den oben genannten allgemeinen Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

Diese Empfehlung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

2.3 Nautik/Verkehrsbetrieb, B.Sc.

2.3.1 Empfehlungen:

- Die Gutachter/-innen empfehlen, in der Studienrichtung Verkehrsbetrieb/ Logistik Wahlmodule einzuführen.
- Die Gutachter/-innen empfehlen, die Bezüge auf Rechtsverordnungen, die nicht mehr gültig sind, zurückzuziehen bzw. zu aktualisieren.

2.3.2 Akkreditierungsempfehlung an die Ständige Akkreditierungskommission (SAK)

Die Gutachter/-innen empfehlen der SAK die Akkreditierung des Studiengangs Nautik/ Verkehrsbetrieb mit dem Abschluss Bachelor of Science mit den oben genannten allgemeinen Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

Diese Empfehlung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

2.4 Schiffselektrotechnik, B.Sc

2.4.1 Empfehlungen:

- Die Gutachter/-innen empfehlen, in den berufsbezogenen Qualifikationszielen auch die möglichen Tätigkeitsfelder bei den Offshore-Anlagen zu berücksichtigen.
- Die Gutachter/-innen empfehlen, das Vorpraktikum an die internationalen Standards anzupassen.

- Die Gutachter/-innen empfehlen, die Koordination der Zusammenarbeit zwischen den zwei Standorten Wismar und Warnemünde zu verbessern.

2.4.2 Akkreditierungsempfehlung an die Ständige Akkreditierungskommission (SAK)

Die Gutachter/-innen empfehlen der SAK die Akkreditierung des Studiengangs Schiffselektrotechnik mit dem Abschluss Bachelor of Science mit den oben genannten allgemeinen Auflagen für die Dauer von fünf Jahren.

Diese Empfehlung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

2.5 Operation and Management of Maritime Systems, M.Sc.

2.5.1 Akkreditierungsempfehlung an die Ständige Akkreditierungskommission (SAK)

Die Gutachter/-innen empfehlen der SAK die Akkreditierung des Studiengangs Operation and Management of Maritime Systems mit dem Abschluss Master of Science mit den oben genannten allgemeinen Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

Diese Empfehlung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

II. Bewertungsbericht der Gutachter

Einleitung und Verfahrensgrundlagen

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

Die Hochschule bietet ein umfangreiches Studienprogramm an drei Fakultäten: der Fakultät für Ingenieurwissenschaften, der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften und der Fakultät für Gestaltung. Ein Großteil der Fachbereiche befindet sich auf dem Campus in Wismar, der größte Außenstandort ist der Bereich Seefahrt in Rostock-Warnemünde.

In diesem Verfahren werden die Bachelorstudiengänge Schiffsbetriebs-/ Anlagen- und Versorgungstechnik, Nautik/ Verkehrsbetrieb sowie der Masterstudiengang Operation and Management of Maritime Systems reakkreditiert. Bei dem neuen Bachelorstudiengang Schiffselektrotechnik handelt es sich um eine Erstakkreditierung. Grundlagen des Bewertungsberichtes sind die Lektüre der Dokumentation der Hochschule und die Vor-Ort-Gespräche in Warnemünde am 31.03. und 01.04.2015. Während der Vor-Ort-Begutachtung wurden Gespräche mit der Hochschulleitung, mit den Programmverantwortlichen und Lehrenden sowie mit Studierenden geführt. An dem Verfahren waren zudem die Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beteiligt, die die Erfüllung der berufsrechtlichen Voraussetzungen geprüft haben.

Die Bewertung beruht auf den zum Zeitpunkt der Vertragslegung gültigen Vorgaben des Akkreditierungsrates und der Kultusministerkonferenz. Zentrale Dokumente sind dabei die „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“ (Drs. AR 20/2013), die „Ländergemeinsamen Strukturvorgaben gemäß § 9 Abs. 2 HRG für die Akkreditierung von Bachelor und Masterstudiengängen“ (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 10.10.2003 i.d.F. vom 04.02.2010) und der „Qualifikationsrahmen für Deutsche Hochschulabschlüsse“ (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 21.04.2005).¹

¹ Diese und weitere ggfs. für das Verfahren relevanten Beschlüsse finden sich in der jeweils aktuellen Fassung auf den Internetseiten des Akkreditierungsrates, <http://www.akkreditierungsrat.de/>

1. Studiengangübergreifende Aspekte

1.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Für die Bachelorstudiengänge Schiffbetriebs-/ Anlagen- und Versorgungstechnik (SAV), Nautik/ Verkehrsbetrieb (NVB) und Schiffselektrotechnik (SET) wurden folgende Qualifikationsziele formuliert:

Die Hochschule Wismar vermittelt durch anwendungsorientierte Lehre ein breites Fachwissen sowie die Fähigkeit, verantwortlich praxisrelevante Probleme zu erkennen, mögliche Problemlösungen auszuarbeiten und kritisch gegeneinander abzuwägen sowie eine gewählte Lösungsalternative erfolgreich in der Praxis umzusetzen. Die Übernahme von verantwortlichen Aufgaben erfordert neben Fachwissen Sicherheit und Entscheidungsfreude. Dementsprechend ist die Ausbildung auch auf die Vermittlung von Schlüsselqualifikationen und die Förderung der Persönlichkeitsbildung ausgerichtet. Am Ende des Studiums sollen die Studierenden in der Lage sein, auf wissenschaftlicher Grundlage selbstständig innerhalb einer vorgegebenen Frist Probleme anwendungsbezogen zu bearbeiten.

Die Studierenden (resp. der Studienrichtung Schiffbetriebstechnik, Nautik/ Seeverkehr) sollen während des Studiums die notwendigen und wesentlichen Kompetenzen gemäß internationalen und nationalen Vorschriften wie des STCW-Codes in seiner jeweils innerstaatlich geltenden Fassung entwickeln und beherrschen.

Zusätzlich gilt für die Studiengänge SAV und NVB:

Das erfolgreich absolvierte Studium in der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik (resp. Nautik/ Seeverkehr) befähigt unter Beachtung der Seeleute-Befähigungsverordnung in der jeweils geltenden Fassung zur beruflichen Eignung für die Tätigkeit eines Technischen (resp. eines Nautischen) Schiffsoffiziers.

In den formulierten Qualifikationszielen, die sich für die einzelnen Studiengänge nicht unterscheiden, sehen die Gutachter/-innen einen Mangel. Die intendierten Lehrergebnisse müssen studiengangsspezifisch formuliert werden und sich auf die wissenschaftliche Befähigung, Berufsbefähigung, Persönlichkeitsentwicklung und auf das zivilgesellschaftliche Engagement beziehen.

1.2 Inhalte des Studiengangs

Das Konzept der Lehre am Bereich Seefahrt ist nach Meinung der Gutachter/-innen sehr gut. Sie heben die Polyvalenz der Module positiv hervor. Die Studierenden verschiedener Studienrichtungen absolvieren zum Teil die gleichen Lehrveranstaltungen, wodurch eine praxis- und realitätsnahe Zusammenarbeit sowie ein guter Informations- und Erfahrungsaustausch ermöglicht wird. Die Gutachter/-innen betonen gleichzeitig, wie wichtig gute Englischkenntnisse für die späteren berufspraktischen Tätigkeiten im nautisch-technischen Bereich sind. Sie empfehlen daher, mehr Lehrveranstaltungen in englischer Sprache anzubieten. Darüber hinaus empfehlen sie, auch Hausarbeiten als Prüfungsformen vorzusehen. Durch die Ver-

fassung akademischer Arbeiten lernen die Studierenden wissenschaftliche Methodik und bereiten sich auf die Bachelorarbeit vor.

Die Gutachter/-innen weisen auf die berufsrechtlichen Voraussetzungen für den Erwerb von Befähigungszeugnissen hin. Damit die Qualifikationsziele der Studiengänge bzw. Vertiefungsrichtungen Schiffsbetriebstechnik, Nautik und Schiffselektrotechnik erreicht werden, müssen folgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- a) Die Hochschule muss dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eine oder mehrere Tabellen mit den maßgeblichen Befähigungsnormen des STCW-Übereinkommens und den dazugehörigen Modulen zur Verfügung stellen.
- b) In den Prüfungsordnungen sind die "Komplexwochen" als Abschlussprüfungen im Sinne der Seeleute-Befähigungsverordnung zu definieren. Dem BSH ist die Teilnahme als "Gast" einzuräumen. Es sollten Kriterien aufgenommen werden, wann die Abschlussprüfung als nicht bestanden gewertet wird.
- c) Die Dokumentation über nachzuweisende Seefahrtzeiten ist in den hierfür relevanten Studiengängen nicht transparent. Es ist sicherzustellen, dass diese stets vor der "Komplexwoche" entsprechend der geltenden Praxissemesterordnung vollständig abgeleistet sein müssen.
- d) Die Lebensläufe der Lehrenden sollten hinsichtlich abgeleiteter Seefahrtzeiten und Erwerb von Befähigungszeugnissen präzisiert werden.

S. ansonsten 1.2, 2.2 usw.

1.3 Studierbarkeit

Nach Einschätzung der Gutachter/-innen sind die zu akkreditierenden Studiengänge insgesamt gut studierbar. Der Studienplan erscheint sinnvoll und die Regelstudienzeit realistisch. Überschneidungen der Pflichtveranstaltungen werden vermieden und die vorgeschriebene Modulabfolge (Konsekutivität) beeinträchtigt die Studierbarkeit nicht. Die Angaben zur studentischen Arbeitsbelastung wurden auf Plausibilität hin geprüft, und bestätigen die Studierbarkeit. Die Studierenden bestätigen, dass der angegebene Workload in der Gesamtbetrachtung stimmt, auch wenn es bei einzelnen Lehrveranstaltungen Abweichungen gibt.

Auch sind Prüfungsdichte und Prüfungsorganisation angemessen. Die Gutachter/-innen merken jedoch an, dass die Studierenden eine nicht bestandene Prüfung erst in dem darauf folgenden Semester wiederholen können. Da dieses zur Verlängerung der Studiendauer führen kann, empfehlen die Gutachter/-innen den Studierenden kurzfristige Wiederholungsprüfungen zu ermöglichen.

Die Bachelor- bzw. Master-Thesis darf erst angemeldet werden, sobald alle anderen Prüfungsleistungen erfolgreich bestanden sind. Die Gutachter/-innen empfehlen, eine Anmeldung zu ermöglichen, auch wenn noch maximal zwei Prüfungen offen sind, da diese auch nachträglich parallel zur Bachelor- bzw. Master-Thesis angefertigt werden können und somit

II Bewertungsbericht der Gutachter

1 Studiengangübergreifende Aspekte

eine unnötige zeitliche Verzögerung des Studiums verhindert werden könnte. Eine entsprechende Regelung sollte in die Studien- und Prüfungsordnung aufgenommen werden.

Die Hochschule stellt den Studierenden fachliche und überfachliche Betreuungs- und Beratungsangebote bereit. Für die administrativen Belange ist die Studienadministration zuständig. Ausländische Studierende werden von den Mitarbeiter/-innen des International Office bezüglich der Unterkunft, des Visums und der Versicherung beraten. Studierende mit Behinderung finden umfangreiche Informationen zu Hilfsmitteln und zur finanziellen Unterstützung im Studium auf der Homepage der Hochschule.

Bei fachlichen Fragen stehen den Studierenden die Professoren/-innen, Lehrbeauftragten und Übungsleiter/-innen zur Verfügung. Die befragten Studierenden heben die gute Betreuung und kurzen Wege positiv hervor. Auch wenn es teilweise keine ausgewiesenen Sprechzeiten gibt, sind die Lehrenden gut erreichbar und können die Studierenden auch ohne Anmeldung zu den Lehrinhalten beraten. Die Beratung bei den Lehrenden in Wismar ist wegen der räumlichen Entfernung etwas umständlicher, aber auch hier funktioniert die Kommunikation gut auf dem elektronischen Wege. Die Studierenden bemerken auch, dass es etwas länger dauert, wenn sie Bücher aus der Hochschulbibliothek in Wismar ausleihen möchten. Die Gutachter/-innen verstehen die Problematik zweier Standorte, regen aber an, die Koordination zu verbessern und die Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeiter/-innen der Standorte in Wismar und Warnemünde zu unterstützen und zu stärken.

Das integrierte Pflichtpraktikum in den Bachelorstudiengängen erscheint den Gutachter/-innen sinnvoll und ist für den berufsrechtlichen Bereich auch zwingend, sofern keine anderweitige anrechenbare Seefahrtzeit vorliegt. Jedoch ergibt sich aus der Befragung der Studierenden, dass sich die Suche nach geeigneten Praktikumsplätzen oft als schwierig gestaltet. Die Hochschule stellt zwar den Studierenden eine Liste mit Reedereien, die Praktikumsplätze anbieten, bereit, bei der Bewerbung ist aber vor allem Eigeninitiative der Studierenden gefragt. Die Gutachter/-innen empfehlen daher, die Studierenden bei der Suche nach Praktika stärker zu unterstützen, nicht zuletzt um ihnen einen Abschluss in der Regelstudienzeit zu ermöglichen.

1.4 Ausstattung

Nach Angaben der Hochschule ist eine adäquate qualitative und quantitative personelle Ausstattung der Studiengänge im gesamten Akkreditierungszeitraum gewährleistet. Hierfür sind die Personalmittel in entsprechender Höhe bereitgestellt. Frei werdende Stellen sollen unverzüglich neu besetzt werden. Neben den hauptamtlichen Lehrenden werden auch externe Lehrkräfte und Lehrbeauftragte in der Lehre eingesetzt. Die Gutachter/-innen heben das hohe Engagement der Lehrenden und die gute kollegiale Zusammenarbeit positiv hervor. Viele Lehrende haben große praktische Erfahrung und fahren immer noch zur See. Nach Einschätzung der Gutachter/-innen werden sie jedoch mit dem Lehrdeputat relativ stark belastet. Daher erbitten die Gutachter/-innen eine übersichtliche und nachvollziehbare Darstellung der Lehre anhand von Lehrverflechtungsmatrix und Studienplänen, die die adäquate personelle Ausstattung der Studiengänge eindeutig belegen.

II Bewertungsbericht der Gutachter

1 Studiengangübergreifende Aspekte

Der Bereich Seefahrt verfügt über eine ausreichende Anzahl von gut ausgestatteten Hörsälen und Seminarräumen sowie einen PC-Pool und eine Bereichsbibliothek. Ansonsten können die Studierenden die Hochschulbibliothek Wismar und die Bibliothek der Universität Rostock benutzen. Den studierenden Eltern steht ein Rückzugsraum zur Verfügung.

Zur speziellen Ausstattung gehören die Labore, die ebenfalls angemessen ausgestattet sind:

- Labor für Kursmesstechnik und Kursregelung
- Labor für Funkortung
- Labor für Radaranlagen
- Labor für Ladung und Umwelt
- GMDSS-Labor
- Labor Schiffselektrotechnik und elektrische Energieanlagen
- Labor Automatisierung
- Labor für Grundlagen Elektrotechnik/Elektronik
- Betriebsstofflabor
- Labor für Mess-, Steuerungs- und Regeltechnik

Die Gesamtausstattung wird von der Gutachtergruppe als sehr gut bewertet. Positiv hervorzuheben ist das moderne Simulationszentrum (MSCW) mit einem Maschinenkontrollraum, einem Maschinenraum, einer komplexen Schalttafel und einem Computerraum, in dem die Studierenden sowohl im Selbststudium lernen als auch betreute Laborversuche unternehmen. Der nautische Simulator am MSCW ist mit dem Maschinensimulator gekoppelt, wodurch ein komplexer und realitätsnaher Schiffsbetrieb simuliert werden kann.

Den Gutachter/-innen fällt jedoch auf, dass der Zustand einiger Gebäude auf dem Campus renovierungsbedürftig ist. Sie empfehlen daher, einen Renovierungs- bzw. Sanierungsplan für die nicht mehr den modernen Standards genügenden Gebäude zu erstellen und die notwendigen Mittel dafür zu reservieren.

1.5 Qualitätssicherung

Das Qualitätsmanagement im Bereich Seefahrt umfasst Prozesse zur Lehrentwicklung und Durchführung der Lehrveranstaltungen sowie das Prüfungskonzept gemäß dem Landeshochschulgesetz und unter Berücksichtigung der berufsrechtlichen Regelungen gemäß der Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV) in der jeweils geltenden Fassung. Den Kernprozess der Qualitätssicherung der Lehre bildet dabei die fortlaufende Evaluation der Veranstaltungen. Die Studierenden entscheiden selbst, welche Lehrveranstaltungen am Ende des Semesters evaluiert werden sollen. Somit können eventuelle Probleme bei kritischen Lehrangeboten sehr schnell identifiziert werden. Es gilt jedoch, dass jede/-r Lehrende mindestens einmal innerhalb von 4 Semestern von den Studierenden bewertet wird. Die Befragung umfasst die Konzeption der Module, die Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte, die Qualität

II Bewertungsbericht der Gutachter

1 Studiengangübergreifende Aspekte

der Lehre und der Arbeitsmaterialien sowie die studentische Arbeitsbelastung.

Die Ergebnisse der Befragungen wurden den Gutachter/-innen während der Vor-Ort-Begutachtung vorgelegt. Bei einem Handlungsbedarf nach der Auswertung der Ergebnisse initiiert der Bereichsleiter, der QM-Beauftragte bzw. Studiengangsverantwortliche geeignete Verbesserungsmaßnahmen. Unklar bleibt jedoch, welche konkreten Maßnahmen bisher ergriffen worden sind und welche konkreten Konsequenzen für die Weiterentwicklung der Konzepte aus den Evaluationsergebnissen gezogen wurden. Es wurden fernerhin keine Daten zum Absolventenverbleib erhoben, worin die Gutachter einen Mangel sehen. Die Hochschule muss neben den flächendeckenden Lehrevaluationen Befragungen zum Absolventenverbleib und zum Studienerfolg durchführen und diese bei der Weiterentwicklung der Studiengangskonzepte berücksichtigen. Es muss untersucht werden, in welchen Berufsfeldern die Absolventen/-innen der zu reakkreditierenden Studiengänge arbeiten.

2. Schiffbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik (SAV)

2.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

S. 1.1

2.2 Inhalte des Studiengangs

Das Konzept des Studienganges orientiert sich an der See-BV und dem STCW-Übereinkommen in den jeweils geltenden Fassungen. In den ersten zwei Studiensemestern erwerben die Studierenden die notwendigen technischen und interdisziplinären Grundlagen des Faches. Das theoretische Fachwissen wird dabei in den Vorlesungen vermittelt. Im seminaristischen Unterricht wird der Vorlesungsstoff ergänzt und vertieft. In Seminaren und Laborübungen lernen die Studierenden die erworbenen Kenntnisse gezielt anzuwenden und entwickeln somit die instrumentalen Kompetenzen entsprechend der Qualifikationsebene. Die Laborversuche werden von den Studierenden in Eigenverantwortung durchgeführt. Dabei wählt jede Laborgruppe einen studentischen Laborleiter, der für die Organisation, Koordination und Verteilung der Aufgaben zuständig ist. Der Erwerb von kommunikativen Kompetenzen wird dadurch ausdrücklich gefördert. Die Studierenden lernen zudem, sich über Ideen und Informationen auszutauschen, gemeinsam Problemlösungen zu formulieren und die Verantwortung in einem Team zu übernehmen. Bei der Verfassung von Belegarbeiten und Laborprotokollen werden schließlich systemische Kompetenzen entwickelt. Dabei sammeln die Studierenden die relevanten Daten, werten sie aus und interpretieren sie, um daraus wissenschaftlich fundierte Urteile ableiten zu können. Die wissenschaftliche Methodik wird bei der Verfassung der Bachelorarbeit zielgerichtet eingesetzt.

Die studiengangsspezifische Zulassungsvoraussetzung für die Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik ist eine abgeschlossene Schiffsmechanikerausbildung oder Berufsausbildung Metall-, Elektrotechnik und zwölf Monate Seefahrtzeit oder eine praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer Offizierassistent von 18 Monaten. Die Voraussetzung für die Studienrichtung Anlagen- und Versorgungstechnik ist ein vierwöchiges Vorpraktikum.

Die Studienrichtung **Schiffsbetriebstechnik** umfasst 8 Semester, in denen das Fachwissen aus dem maritimen technischen Bereich gem. den internationalen Vorgaben der IMO vermittelt wird. Das Hauptstudium setzt sich aus Modulen zu Verbrennungsmaschinen, Wärme – und Kältetechnik, Elektro und Automatisierungstechnik, Wartung und Instandhaltung sowie Anlagenbetriebswirtschaft zusammen. Darüber hinaus befassen sich die Studierenden mit rechtlichen Fragen und vertiefen ihre Englischkenntnisse. Im sechsten und im siebten Semester absolvieren Sie ein Praktikum auf einem Schiff. Dabei beweisen sie, dass sie das erworbene theoretische Wissen in der Praxis anwenden können.

Die Studienrichtung **Anlagen- und Versorgungstechnik** dauert 7 Semester. Die Studierenden erwerben im Studium technisches Fachwissen mit dem Schwerpunkt Betreiben und Instandhalten technischer Anlagen. Sie lernen Energietechnik, Anlagenbetriebsführung, Betriebswirtschaft, Wartung und Instandhaltung sowie Recht. Sie vertiefen ihre Englischkenntnisse und absolvieren im sechsten Semester ein Industriepraktikum.

II Bewertungsbericht der Gutachter

2 Schiffbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik (SAV)

Der Studiengang wird mit der Bachelorarbeit abgeschlossen.

Die Gutachter/-innen bewerten das Konzept insgesamt als gut. Es ist realitätsbezogen und auf die Bedürfnisse des modernen Schiffsbetriebs ausgerichtet. Sie empfehlen lediglich, in der Studienrichtung Anlagen- und Versorgungstechnik Wahlmodule einzuführen. Dies würde einen höheren Grad der Spezialisierung und damit bessere Berufschancen ermöglichen.

2.3 Studierbarkeit

S. 1.3

2.4 Ausstattung

S. 1.4

2.5 Qualitätssicherung

S.1.5

3. Nautik/ Verkehrsbetrieb, B.Sc.

3.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

S. 1.1

3.2 Inhalte des Studiengangs

Das Konzept des Studienganges orientiert sich an der See-BV und dem STCW-Übereinkommen in den jeweils geltenden Fassungen. In den ersten zwei Studiensemestern erwerben die Studierenden die notwendigen technischen und interdisziplinären Grundlagen des Faches. Das theoretische Fachwissen wird dabei in den Vorlesungen vermittelt. Im seminaristischen Unterricht wird der Vorlesungsstoff ergänzt und vertieft. In Seminaren und Laborübungen lernen die Studierenden die erworbenen Kenntnisse gezielt anzuwenden und entwickeln somit die instrumentalen Kompetenzen entsprechend der Qualifikationsebene. Die Laborversuche werden von den Studierenden in Eigenverantwortung durchgeführt. Die Studierenden lernen, sich über Ideen und Informationen auszutauschen, gemeinsam Problemlösungen zu formulieren und die Verantwortung in einem Team zu übernehmen. Bei der Verfassung von Laborprotokollen werden schließlich systemische Kompetenzen entwickelt. Dabei sammeln die Studierenden die relevanten Daten, werten sie aus und interpretieren sie, um daraus wissenschaftlich fundierte Urteile ableiten zu können. Die wissenschaftliche Methodik wird bei der Verfassung der Bachelorarbeit zielgerichtet eingesetzt.

Für die Zulassung zum Studium gelten die Zulassungsvoraussetzungen nach der Seeleutebefähigungsverordnung und ein Vorpraktikum.

Das im Grundstudium erworbene Fachwissen wird im Rahmen der Studienrichtung Nautik/Seeverkehr (NSV) oder Verkehrsbetrieb/Logistik (VBL) ergänzt und vertieft. Dabei richtet sich die Ausbildung in der achtsemestrigen Studienrichtung NSV nach den Vorgaben der See-BV. Im Hauptstudium erwerben die Studierenden nautische Grundkenntnisse und lernen, diese anzuwenden. Zu den Inhalten gehören z. B. Navigation, Schiffbau, Schiffsführung, Schifffahrtsrecht, Schiffstheorie und Verkehrssicherheit. Im sechsten und siebten Semester ist das Praktikum vorgesehen.

Das Studium in der Vertiefungsrichtung VBL dauert sieben Semester, in denen das Fachwissen auf dem Gebiet Verkehrsbetrieb/Logistik vermittelt wird. Zudem belegen die Studierenden Module zu Englisch, IT-Lösungen und Recht. Im sechsten Semester absolvieren sie das Praktikum, in dem das erworbene Fachwissen praktisch angewendet wird.

Der Studiengang wird mit der Bachelorarbeit abgeschlossen.

Die Gutachter/-innen finden das Konzept insgesamt gut. Eine große Stärke der Ausbildung ist die starke Orientierung an dem späteren Borddienst und die Durchlässigkeit des Konzeptes. Die komplexen Simulationsmöglichkeiten und die realitätsnahe, interdisziplinäre Zusammenarbeit der Studierenden werden sehr positiv bewertet. Die Gutachter/-innen empfehlen aber, in der Studienrichtung Verkehrsbetrieb/Logistik Wahlmodule einzuführen. Dies würde einen höheren Grad der Spezialisierung und damit bessere Berufschancen ermögli-

chen. Des Weiteren empfehlen die Gutachter/-innen die Bezüge zu ungültigen Rechtsverordnungen zu korrigieren bzw. zu ersetzen.

3.3 Studierbarkeit

S. 1.3

3.4 Ausstattung

S. 1.4

3.5 Qualitätssicherung

S.1.5

4. Schiffselektrotechnik, B.Sc.

4.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

S. 1.1

Die Gutachter/-innen empfehlen, in den berufsbezogenen Qualifikationszielen auch die möglichen Tätigkeitsfelder bei den Offshore-Anlagen zu berücksichtigen.

4.2 Inhalte des Studiengangs

Das Konzept des Studienganges orientiert sich an der See-BV und dem STCW-Übereinkommen in den jeweils geltenden Fassungen. In den ersten zwei Studiensemestern erwerben die Studierenden die notwendigen technischen und interdisziplinären Grundlagen des Faches. Das theoretische Fachwissen wird dabei in den Vorlesungen vermittelt. Im seminaristischen Unterricht wird der Vorlesungsstoff ergänzt und vertieft. In Seminaren und Laborübungen lernen die Studierenden die erworbenen Kenntnisse gezielt anzuwenden und entwickeln somit die instrumentalen Kompetenzen entsprechend der Qualifikationsebene. Die Laborversuche werden von den Studierenden in Eigenverantwortung durchgeführt. Die Studierenden lernen, sich über Ideen und Informationen auszutauschen, gemeinsam Problemlösungen zu formulieren und die Verantwortung in einem Team zu übernehmen. Bei der Verfassung von Laborprotokollen werden schließlich systemische Kompetenzen entwickelt. Dabei sammeln die Studierenden die relevanten Daten, werten sie aus und interpretieren sie, um daraus wissenschaftlich fundierte Urteile ableiten zu können. Die wissenschaftliche Methodik wird bei der Verfassung der Bachelorarbeit zielgerichtet eingesetzt.

Für die Zulassung zum Studium gelten die Anforderungen der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung/ Seeleutebefähigungsverordnung und ein Vorpraktikum.

Das im Grundstudium erworbene Fachwissen wird im Hauptstudium ergänzt und vertieft. Laut Antragsdokumentation werden insbesondere folgende Kenntnisse vermittelt:

- der mathematischen, elektrotechnischen, elektronischen und systemtheoretischen Grundlagen, als Basis für die unterschiedlichen Systeme und Anlagen,
- der elektrischen Maschinen und der Leistungselektronik für Generatoren der Energieerzeugung bis hin zu elektrischen Fahrmotoren einer Leistung über 10 MW,
- der Energieverteilungssysteme für die sichere Energieversorgung aller Systeme eines Schiffes oder einer Offshore-Plattform,
- der Mess-, Steuer- und Regelungstechnik sowie der Prozessleittechnik, mit deren Hilfe die Systeme automatisch betrieben und überwacht werden und
- der Nachrichten-, Schiffsführungs- sowie Computertechnik, um ein sicheres Führen und Navigieren der Schiffe auf den Verkehrswegen der Meere zu ermöglichen.

Das erworbene Fachwissen wird im siebten Semester im Rahmen eines Praktikums erprobt und angewendet. Die Gutachter/-innen empfehlen aber, das Vorpraktikum an die internatio-

nenen Standards anzupassen.

Der Studiengang wird mit der Bachelorarbeit abgeschlossen.

Das Studiengangskonzept ist nach Meinung der Gutachter/-innen überzeugend und ausgereift. Die breit ausgelegte elektrotechnische Ausbildung beinhaltet die Elemente der Kommunikations- und Energietechnik sowie eine intensive Vertiefung der Automatisierungstechnik, was von den Gutachter/-innen ausdrücklich begrüßt wird. Auch für die späteren Berufsfelder bei den Offshore-Anlagen ist das Konzept gut geeignet.

4.3 Studierbarkeit

S. 1.3

4.4 Ausstattung

S. 1.4

4.5 Qualitätssicherung

S.1.5

5. Operation and Management of Maritime Systems

5.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Für den Masterstudiengang „Operation and Management of Maritime Systems“ wurden Qualifikationsziele formuliert, die sich auf die wissenschaftliche Befähigung, Berufsbefähigung sowie auf die Befähigung zum zivilgesellschaftlichen Engagement und zur Persönlichkeitsentwicklung beziehen:

(...) Aufbauend auf einem ersten berufsqualifizierenden Abschluss in einem wirtschafts- oder ingenieurwissenschaftlichen Studiengang werden die Kenntnisse und Fähigkeiten zur Führung von maritimen Systemen aller Art vertieft. Die Schwerpunktbereiche bilden dabei der sichere und effiziente Betrieb dieser Systeme, die rechtlichen und wirtschaftlichen/logistischen Rahmenbedingungen und Zusammenhänge sowie der Bereich der Softskills.

Ausgerichtet an den Aufgabenstellungen eines Managers in maritimen Unternehmen sowie Unternehmen angrenzender Verkehrsträger wird neben den für den Übergang in die Berufspraxis notwendigen Fachkenntnissen die Fähigkeit vermittelt, wissenschaftliche Arbeitsweisen und Methoden anzuwenden. Dementsprechend ist die Ausbildung auch auf die Befähigung zur selbstständigen wissenschaftlichen Arbeit gerichtet. Die Studierenden sollen auf der Grundlage eigener Analyse in der Lage sein, selbstständig oder in Teams Handlungsalternativen in kreativer Weise zu entwickeln, die optimale Handlungsalternative unter Beachtung der Zielsetzungen des Unternehmens auszuwählen und auch umzusetzen. (...) Das Studienkonzept stellt damit hohe Anforderungen an die Motivation, Eigeninitiative und Selbstständigkeit der Studierenden. Insbesondere durch die gruppenweise Bearbeitung von Fallstudien sollen die Studierenden in die Lage versetzt werden, sich offen und kreativ auf neue Bedingungen einzustellen. Gleichzeitig sollen die kommunikativen sowie sozialen Kompetenzen gefördert werden. (...)

Nach Meinung der Gutachter/-innen sind die Qualifikationsziele angemessen.

5.2 Inhalte des Studiengangs

Der Fokus des Masterstudienganges „Operation and Management of Maritime Systems“ wird auf den sicheren und effizienten Betrieb maritimer Systeme und die rechtlichen und wirtschaftlichen/ logistischen Rahmenbedingungen gelegt. Das dreisemestrige Programm richtet sich sowohl an Bachelorabsolventen aus dem Bereich Seefahrt als auch an Absolventen anderer wirtschaftswissenschaftlicher und ingenieurwissenschaftlicher Studiengänge. Die Konsekutivität des Studienganges bezieht sich also nicht auf einen spezifischen Bachelorstudiengang. Vorausgesetzt werden 210 ECTS-Punkte im Rahmen des ersten berufsqualifizierenden Studienabschluss mit wirtschafts- oder -ingenieurwissenschaftlicher Ausrichtung und eine Gesamtnote von mindestens 2,5. Bei Abweichungen entscheidet in Einzelfällen der Prüfungsausschuss.

Das Curriculum umfasst Pflicht-, Wahlpflichtmodule und die Masterthesis, die im dritten Se-

mester verfasst wird. Zu den Pflichtmodulen gehören Safety, Security and Ecology in Maritime Systems, Technical Aspects and Simulation of Maritime Systems, Human Resources/Organisational Management, Maritime Business Communication, Maritime Management/Port Operations sowie Management and Business Simulation. Als Wahlpflichtmodule werden Maritime Law, Integrated Manoeuvring/Propulsion and Navigation Systems, Operation, Monitoring & Maintenance of Technical Systems und Operational & Strategic Management in Shipbuilding angeboten.

Die im Studiengangskonzept beinhalteten Wissensverbreiterung und Wissensvertiefung entsprechen nach Einschätzung der Gutachter/-innen dem Masterniveau. Es werden instrumentale, systemische und kommunikative Kompetenzen vermittelt. Der Praxisbezug des Konzeptes wird durch die Projektarbeit im Rahmen der einzelnen Module sowie durch den Einsatz externer Lehrkräfte aus der maritimen Wirtschaft besonders gestärkt.

Nach Einschätzung der Gutachtergruppe ist das Studiengangskonzept sehr gelungen. Das dreisemestrige Programm bietet gute Wahlmöglichkeiten und ermöglicht den Bachelorabsolventen bessere Berufschancen in der Wirtschaft, insbesondere jedoch auch im öffentlichen Dienst durch das Erfüllen der Zugangsvoraussetzungen für eine Laufbahn des höheren Dienstes. Die wissenschaftliche Befähigung der Masterabsolventen wird durch die zusätzlichen Forschungsmöglichkeiten auf dem Masterniveau deutlich gestärkt.

5.3 Studierbarkeit

S. 1.3

5.4 Ausstattung

S. 1.4

5.5 Qualitätssicherung

S.1.5

6. Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates

6.1 Qualifikationsziele des Studiengangskonzeptes

(Kriterium 2.1)

Das Kriterium 2.1 ist teilweise erfüllt.

S.1.1

6.2 Konzeptionelle Einordnung der Studiengänge in das Studiensystem

(Kriterium 2.2)

Das Kriterium 2.2 ist weitgehend erfüllt.

Bei den zu akkreditierenden Studiengängen liegt keine strukturelle Vermischung der Studiengangssysteme vor. Der Bachelor ist jeweils als erster berufsqualifizierender Abschluss konzipiert.

Die allgemeinen Immatrikulationsvoraussetzungen sind in der Immatrikulationsordnung der Hochschule Wismar unter § 3 formuliert. Darüber hinaus sind für die zu (re)akkreditierenden Studiengänge zusätzliche studiengangsspezifische Zugangsvoraussetzungen vorgesehen. S. hierzu 1.2, 2.2 usw.

Der Masterstudiengang Operation and Management of Maritime Systems umfasst 90 ECTS Punkte bei der Regelstudienzeit von 3 Semestern. Er ist konsekutiv und anwendungsorientiert, was seinem tatsächlichen Profil entspricht. Die Konsekutivität bezieht sich jedoch nicht auf einen bestimmten Bachelorstudiengang, da als Zugangsvoraussetzung ein Bachelorabschluss in Wirtschafts- oder Ingenieurwissenschaften ausgewiesen wird. Daher ist es möglich, dass die Absolventen/-innen der Bachelorstudiengänge im Umfang von 240 ECTS-Punkten mit dem Masterabschluss insgesamt mehr als 300 Punkte erreichen. Die Masterarbeit wird mit 30 ECTS-Punkten kreditiert. Der Studiengang wird mit dem Grad Master of Science abgeschlossen.

Der Bachelorstudiengang Schiffselektrotechnik wird bei einer Regelstudienzeit von 8 Semestern mit 240 ECTS-Punkten kreditiert. Die Bachelorstudiengänge Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik und Nautik/ Verkehrsbetrieb umfassen jeweils 210 bzw. 240 ECTS-Punkte bei einer Regelstudienzeit von 7 bzw. 8 Semestern. Die unterschiedlichen Regelstudienzeiten innerhalb eines Studiengangs werden von der Hochschule folgendermaßen begründet:

Die Hochschule Wismar, Fakultät für Ingenieurwissenschaften, Bereich Seefahrt bietet zwei Studiengänge (Nautik/Verkehrsbetrieb und Schiffsbetriebs-/ Anlagen- und Versorgungstechnik) mit jeweils zwei Studienrichtungen an. Das Besondere bei beiden Studiengängen ist, dass die Studienrichtungen unterschiedliche Regelstudienzeiten innerhalb eines Studiengangs aufweisen. In beiden Fällen ist dieses damit zu begründen, dass die Studiengänge als Vollzeitstudiengänge mit regulär sieben Semestern konzeptioniert sind. Während des Studiums haben die Studierenden ein Praktikum von 20 Wochen zu absolvieren. Die internationalen Vorgaben in der Seefahrt verlangen jedoch, dass zur Erlan-

II Bewertungsbericht der Gutachter

6 Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates

gung des technischen bzw. nautischen Befähigungszeugnisses (Wachoffizier) mind. 52 Wochen Praktikumszeit an Bord eines Schiffes zu absolvieren sind. Studierende, die das Hochschulstudium erfolgreich absolviert haben, werden eben als solche Wachoffiziere an Bord eines Schiffes eingesetzt. Das bedingt, dass in beiden Studiengängen, für die Seefahrt bezogenen Studienrichtungen (Nautik und Schiffbetriebstechnik) acht statt sieben Semester Regelstudienzeit zwingend erforderlich sind.

Für die Bachelorarbeiten werden 12 ECTS-Punkte vergeben. Alle Bachelorstudiengänge werden mit dem Grad Bachelor of Science abgeschlossen.

Die Studiengänge sind modularisiert und mit einem Leistungssystem versehen. Dabei fassen die Module thematisch und zeitlich abgerundete Studieneinheiten zusammen, die innerhalb eines Jahres und in der Regel mit einer Prüfungsleistung abgeschlossen werden können. Die Modulbeschreibungen enthalten die Beschreibung von Inhalten und Qualifikationszielen, die Lehr und Lernformen, den Arbeitsaufwand, die Voraussetzung für die Teilnahme, die Verwendbarkeit, die Form und den Umfang der studienbegleitenden Prüfungen, den Angebotsturnus und die Dauer des Moduls. Die Module mit weniger als 5 ECTS-Punkten werden mit der Umsetzung des STCW-Übereinkommens begründet und von der Gutachtergruppe akzeptiert. Die Gutachter/-innen merken an, dass die Transparenz und Vollständigkeit der Modulbeschreibungen noch mangelhaft ist. Sie müssen redaktionell so überarbeitet werden, dass sie vollständig und innerhalb der Fakultät einheitlich sind. Hier sind vor allem die Angaben zu Modulverantwortlichen und zur Unterrichtssprache sowie die Versionierung zu ergänzen. Die ungültigen Rechtsbezüge müssen korrigiert werden.

Die wechselseitige Anerkennung von Modulen sowie die Anrechnung der außerhochschulisch erworbenen Kompetenzen sind in der Rahmenprüfungsordnung unter § 13 verbindlich geregelt. Die Regelungen zur Anrechnung in den studiengangsspezifischen Studien- und Prüfungsordnungen sind jedoch nicht regelkonform. Auch aus den studiengangsspezifischen Dokumenten muss eindeutig hervorgehen, dass die Studien- und Prüfungsleistungen, die an anderen europäischen Hochschulen erbracht wurden gem. den Vorgaben der Lissabon-Konvention in der Regel anerkannt werden, es sei denn, dass die Hochschule **wesentliche Unterschiede** im Programm nachweisen kann. In solchen Fällen ist die Hochschule begründungspflichtig (sog. Beweislastumkehr).

Die Vergabe von ECTS-Noten wird unter § 16 (10) der Rahmenprüfungsordnung verbindlich geregelt. Laut Rahmenprüfungsordnung wird für den Erwerb eines ECTS-Punktes ein Arbeitsaufwand von 25 bis 30 Stunden zugrunde gelegt.

6.3 Studiengangskonzept

(Kriterium 2.3)

Das Kriterium 2.3 ist erfüllt.

S. 1.2, 2.2., 3.2 usw.

II Bewertungsbericht der Gutachter

6 Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates

6.4 Studierbarkeit

(Kriterium 2.4)

Das Kriterium 2.4 ist erfüllt.

S. 1.3

6.5 Prüfungssystem

(Kriterium 2.5)

Das Kriterium 2.5 ist weitgehend erfüllt.

Die Prüfungen sind modulbezogen sowie wissens- und kompetenzorientiert und werden in der Regel mit nur einer Prüfung abgeschlossen. Der Nachteilsausgleich für behinderte Studierende ist verbindlich geregelt. Es muss noch nachgewiesen werden, dass die Studien- und Prüfungsordnungen rechtsgeprüft, in Kraft gesetzt und veröffentlicht wurden.

6.6 Studiengangsbezogene Kooperationen

(Kriterium 2.6)

entfällt

6.7 Ausstattung

(Kriterium 2.7)

Das Kriterium 2.7 ist teilweise erfüllt.

S.1.4

6.8 Transparenz und Dokumentation

(Kriterium 2.8)

Das Kriterium 2.8 ist teilweise erfüllt.

Alle relevanten Informationen zu den Studiengängen, insbesondere die finalen Studien- und Prüfungsordnungen samt Zugangsvoraussetzungen und Nachteilsausgleichsregelungen für Studierende mit Behinderung sowie die Studienverläufe müssen veröffentlicht werden.

6.9 Qualitätssicherung und Weiterentwicklung

(Kriterium 2.9)

Das Kriterium 2.9 ist teilweise erfüllt.

S. 1.5

6.10 Studiengänge mit besonderem Profilspruch

(Kriterium 2.10)

entfällt

6.11 Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit

(Kriterium 2.11)

Das Kriterium 2.11 ist erfüllt.

Seit 2004 besitzt die Hochschule Wismar den Status „Familiengerechte Hochschule“. Die Koordinierungsstelle bietet umfangreiche Beratung zur Vereinbarkeit von Studium/Beruf und Familienleben. Der Chancengleichheitsplan der Hochschule wurde vorgelegt. Die Konzepte zur Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit werden auf der Ebene der zu (re)akkreditierenden Studiengänge umgesetzt.

III. Appendix

1. Stellungnahme der Hochschule

Zu 1.1

„In den formulierten Qualifikationszielen, die sich für die einzelnen Studiengänge nicht unterscheiden, sehen die Gutachter/-innen einen Mangel. Die intendierten Lehrergebnisse müssen studiengangsspezifisch formuliert werden und sich auf die wissenschaftliche Befähigung, Berufsbefähigung, Persönlichkeitsentwicklung und auf das zivilgesellschaftliche Engagement beziehen.“

Die Studienverantwortlichen erkennen an, dass die Spezifik der einzelnen Studiengänge und deren Richtungen präziser herausgearbeitet werden muss und machen deshalb hier beispielhaft Vorschläge zur Neuformulierung der Qualifikationsziele:

Studiengang VBL

Kriterium wissenschaftliche Befähigung

Absolventen sind in der Lage wissenschaftlich zu arbeiten.

Sie kennen den aktuellen Stand des Wissens.

Sie können selbstständig komplexe verkehrslogistische Systeme konzeptionieren.

Sie verfügen über Methodenkompetenz.

Sie beherrschen die notwendigen theoretischen und mathematischen Verfahren.

Sie können sich selbstständig neues Wissen und Können aneignen.

Sie sind in der Lage autonom eigenständige anwendungsorientierte Projekte zu bearbeiten.

Sie bewerten die Auswirkungen von Entwicklungen. Die Bewertung erfolgt entweder selbst oder beratend als Experte untertechnisch-wissenschaftlichen, gesellschaftlichen und ethischen Gesichtspunkten.

Kriterium Befähigung zum zivilgesellschaftlichen Engagement und Persönlichkeitsentwicklung

Absolventen der Studienrichtung sind teamfähig

verfügen über soziale Kompetenz und

können ihre Ergebnisse in der Öffentlichkeit oder vor einem Fachpublikum vertreten.

Und haben langfristig die Perspektive auf eine Führungsposition

Kriterium Berufsbefähigung

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

Die Studierenden sind qualifiziert für eine Tätigkeit in Verkehrs- und Logistikunternehmen aller Verkehrsträger, insb. der Schifffahrt; Hafenbetrieben und –verwaltungen; Beratungsunternehmen

Studiengang OMMS

Die Befähigung, Aufgaben und Probleme wissenschaftlich zu behandeln und ingenieurstechisch zu lösen, wird innerhalb der Module systematisch vermittelt. Dabei wird der Fokus darauf gelegt, einerseits Methoden durch Anwendung an ausgewählten Beispielen aus Praxis und Forschung zu illustrieren und zu vermitteln. Andererseits werden die Gültigkeitsbereiche und die Grenzen der Anwendbarkeit dieser wissenschaftlichen Methoden durch vertieftes Erörtern der Zusammenhänge und Hintergrundwissen diskutiert. Der Studierende soll dadurch sensibilisiert werden über den erheblichen Aufwand, der mit der Anwendung mancher wissenschaftlichen Methoden bei einigen Fragestellungen verbunden ist.

Im Ergebnis des Studiums sind die Studierenden dazu qualifiziert, eine Erwerbstätigkeit im Bereich Maritimer Unternehmen und maritim naher Unternehmen in der Managementebene aufzunehmen. Insbesondere durch die zahlreiche Projektarbeiten, die das Studium begleiten, werden die kommunikativen, persönlichen und organisatorischen Fähigkeiten der Studenten herausgefordert und gefördert. Auch die Masterthesis als Abschlussarbeit stellt eine thematische Vertiefung dar, mit der sich der Studierende verstärkt für die Aufnahme einer Erwerbstätigkeit in einem speziellen Bereich qualifiziert.

Der Masterstudium ist als ein akademischer Reifeprozess des Studierenden zu verstehen. Durch die Präsenzform des Studiums kommt ein gewollter Austausch zwischen den Studierenden, mit den unterschiedlichsten Vorqualifikationen und Werdegängen zustande. Auch die kontinuierliche und direkte Kommunikation zwischen dem Lehrenden und dem Studierenden unterstützt das Erleben von Auftreten, Verhaltensweisen und Haltungen, die man von einem Masterabsolventen erwarten kann. So werden die wissenschaftliche Neugier, das in Fragestellen von Sachverhalte und die Kritikfähigkeit der Studierenden im Laufe des Studiums gefördert und ausgebaut.

Zu 1.2

„Die Gutachter/-innen betonen gleichzeitig, wie wichtig gute Englischkenntnisse für die späteren berufspraktischen Tätigkeiten im nautisch-technischen Bereich sind. Sie empfehlen daher, mehr Lehrveranstaltungen in englischer Sprache anzubieten.“

Die Studienverantwortlichen sehen die Notwendigkeit der Beherrschung der englischen Sprache für die berufliche Tätigkeit an Bord genauso wie die Gutachter und werden weitere Angebote von Lehrveranstaltungen in englischer Sprache machen. Klar muss aber bleiben, dass diese seefahrtsspezifischen Studiengänge als deutschsprachige angeboten und auch abgeprüft werden. Schon um Prüfungsklagen vorzubeugen. Sollte die Entwicklung zeigen, dass ein kompletter sprachlicher Wechsel vorteilhaft wird, so ist eine entsprechende Änderung der Prüfungs- und Studienordnung notwendig.

„Darüber hinaus empfehlen sie, auch Hausarbeiten als Prüfungsformen vorzusehen.“

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

Die Empfehlung, Hausarbeiten als eine Form der möglichen Prüfungsleistungen anzuerkennen, wird kritisch gesehen. Der Charakter einer Hausarbeit ist eher punktuell, während die Ausbildung nach STCW aber gerade ein breites Wissensspektrum erfordert, das auch abgeprüft werden muss. Vorstellbar ist die Anerkennung von Hausarbeiten als Prüfungsvorleistung.

„Die Gutachter/-innen weisen auf die berufsrechtlichen Voraussetzungen für den Erwerb von Befähigungszeugnissen hin.“

Die im Bewertungsbericht der Gutachter benannten Voraussetzungen zum Erwerb von Befähigungszeugnissen (Punkte a bis d) sind bzw. werden in Zusammenarbeit mit den BSH umgesetzt und berücksichtigt. Der Tabellenabgleich STCW – Modulhalte ist in der Endphase; das BSH hat bereits zweimal an den Berufseingangsprüfungen als Gast teilgenommen; die notwendigen Fahrzeiten sind in der neuen SPO berücksichtigt und eine Tabelle über die Befähigung und Seefahrtzeit der Lehrenden wird erstellt.

Zu 1.3

„Auch sind Prüfungsdichte und Prüfungsorganisation angemessen. Die Gutachter/-innen merken jedoch an, dass die Studierenden eine nicht bestandene Prüfung erst in dem darauf folgenden Semester wiederholen können. Da dieses zur Verlängerung der Studiendauer führen kann, empfehlen die Gutachter/-innen den Studierenden kurzfristige Wiederholungsprüfungen zu ermöglichen.“

Laut §19 RPO ist unsere Verfahrensweise zulässig.

Die Rahmenprüfungsordnung stellt zu den Prüfungsterminen keine Einschränkungen – aber wir hatten ja in der Vergangenheit festgestellt, dass eine Prüfungsperiode zum Semesterbeginn dazu führt, dass Prüfungen künstlich durch die Studenten dann in diese verschoben werden.

„Die Bachelor- bzw. Master-Thesis darf erst angemeldet werden, sobald alle anderen Prüfungsleistungen erfolgreich bestanden sind.“

Richtig müsste es heißen: ... darf erst „verteidigt“ (Kolloquium) werden, ...

In den neuen SPO ist in § 20 (1) aufgeführt:

„Zur Bachelor-Thesis wird zugelassen, wer in der Studienrichtung SBT/NSV mindestens 204 Credits und in der Studienrichtung AVT/VBL mindestens 174 Credits aus der laut Prüfungsplan vorgesehenen Modulprüfungen erlangt hat.“

Die Studenten dürfen also schon mit der Bearbeitung der Thesis beginnen, auch wenn sie noch nicht alle Module erfolgreich abgeschlossen haben.

„Die Studierenden bemerken auch, dass es etwas länger dauert, wenn sie Bücher aus der

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

Hochschulbibliothek in Wismar ausleihen möchten. Die Gutachter/-innen verstehen die Problematik zweier Standorte, regen aber an, die Koordination zu verbessern und die Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeiter/-innen der Standorte in Wismar und Warnemünde zu unterstützen und zu stärken.“

Frau Peters (Bibliothekarin in Warnemünde) teilte mit, dass das Angebot einer Buchausleihe aus der Bibo in Wismar in etwa 10 Mal im Jahr genutzt wird. Oft sind es dann Bestände aus dem Magazin. Knackpunkt ist der Kurierdienst.

Die Fachbibliothek und die HS Bibo tauschen die Bücher in Extra-Kurierkisten. Bei einer Ausleihe von Büchern in Wismar dauert es also immer bis zu einer Woche, bis wieder ein Kurier fährt und die Kiste nach Warnemünde mitnimmt.

In einigen Fällen fällt der Kurier auch aus, so dass dann bis zu zwei Wochen Wartezeit durchaus möglich sind. Dies betrifft auch die Fernausleihen aus dem Bestand der Fachbibliothek, die nach Wismar oder in andere Orte gehen.

Auf Grund der schnellen Verfügbarkeit von Büchern nutzen die Studierenden oft die Universitätsbibliothek.

Die Kurierfahrten sind scheinbar ein grundsätzliches Problem den ganzen Bereich betreffend, hier sollte der Bereich an den verantwortlichen Stellen in Wismar darauf dringen, dass fahrplanmäßig/regelmäßig einmal pro Woche zu einer festgesetzten Zeit ein Kurier kommt. Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass die Wartezeit bei einer Buchausleihe in Wismar vom Kurierdienst abhängig ist. Die Organisation/Information betreff des Kurierdienstes hat noch Optimierungspotential. Die Einschätzung diesbezüglich durch die Gutachter ist zutreffend.

„Die Gutachter/-innen empfehlen daher, die Studierenden bei der Suche nach Praktika stärker zu unterstützen, nicht zuletzt um ihnen einen Abschluss in der Regelstudienzeit zu ermöglichen.“

Bisher haben alle Studenten unter Nutzung der von der Hochschule bereitgestellten Hilfsmittel einen Praxissemesterplatz gefunden. Wir stehen in Kontakt mit den Praxisstellen und informieren auch gezielt über kurzfristig bereitgestellte Praxissemesterplätze. Ihrerseits erwarten die Personalabteilungen jedoch auch ein gewisses Maß an Selbstinitiative der Bewerber, so dass man den Praktikanten die Bewerbungsprozeduren nicht ersparen kann.

Ausnahmen sind natürlich Praktikanten, die während des Studiums von einer Reederei gezielt betreut werden. Da gibt es in Warnemünde sehr gute Erfahrungen mit AIDA.

„Daher erbitten die Gutachter/-innen eine übersichtliche und nachvollziehbare Darstellung der Lehre anhand von Lehrverflechtungsmatrix und Studienplänen, die die adäquate personelle Ausstattung der Studiengänge eindeutig belegen.“

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

Die Lehrverflechtungsmatrix ist als Anlage angefügt. Wie ersichtlich, ist die personelle Ausstattung zur Absicherung der seefahrtsspezifischen Module ausreichend. Aber erst durch den vereinbarten Lehrexport aus Wismar kann das Gesamtpaket in den einzelnen Studiengängen und Studienrichtungen angeboten werden. Die höheren Belastungen durch die z.Z. überdurchschnittlichen Studentenzahlen (vorwiegend Nautik) werden durch befristete Arbeitsverträge kompensiert.

„Den Gutachter/-innen fällt jedoch auf, dass der Zustand einiger Gebäude auf dem Campus renovierungsbedürftig ist. Sie empfehlen daher, einen Renovierungs- bzw. Sanierungsplan für die nicht mehr den modernen Standards genügenden Gebäude zu erstellen und die notwendigen Mittel dafür zu reservieren.“

Das Grundgebäude, Haus 2, steht unmittelbar vor Beginn der Sanierung. Es wird in zwei Etappen komplett saniert. Die Kanzlerin sichert zu, dass der Neubau für das komplette Maschinenlabor im Baukorridor bis 2020 realisiert werden soll. Die notwendigen finanziellen Mittel dafür sind im Hochschulhaushalt bereitgestellt und gebunden.

„Unklar bleibt jedoch, welche konkreten Maßnahmen bisher ergriffen worden sind und welche konkreten Konsequenzen für die Weiterentwicklung der Konzepte aus den Evaluationsergebnissen gezogen wurden.“

Mit den Ergebnissen der Befragung der Studenten wird nach den Vorgaben des QM-Handbuches sowie den Verfahrensanweisungen verfahren.

So stellt der Studienverantwortliche die Ergebnisse im Bereichsrat vor. Falls sich Maßnahmen daraus ergeben sollten, werden die entsprechenden Verbesserungs- bzw. Vorbeugemaßnahmen durch die Bereichsleitung eingeleitet.

Durch den QM-Beauftragten werden in den internen Audits mit den Lehrkräften die Bewertungen der Lehre als Schwerpunktthema behandelt. Hier werden bei Bedarf Empfehlungen für die Verbesserung der Lehre erarbeitet und beschlossen.

Weiterhin werden (insbesondere im Falle von berechtigten Kritiken an Lehrende aus anderen Bereichen) mit den betreffenden Lehrenden Gespräche geführt. Diese Gespräche führt jeweils der Studiengangverantwortliche durch.

An dieser Stelle wird noch einmal darauf hingewiesen, dass das am Bereich bestehende QM-System in jedem externen Audit erfolgreich auf seine Anwendung überprüft wurde. Der Bereich Seefahrt erfüllt somit vollständig die Anforderungen an die Nutzung eines QM-Systems zur ständigen Gewährleistung und Verbesserung der Qualität bei der Durchführung und Weiterentwicklung der Lehre und Ausbildung in den Studiengängen "Nautik/Verkehrsbetrieb", "Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik" sowie "Schiffsbetriebstechnik" (dual) zum Erwerb der Befähigungszeugnisse zum Kapitän und Leiter der Maschinenanlage sowie der Weiterbildung unter besonderer Berücksichtigung der Forderungen nach STCW 78 in seiner jeweils geltenden Fassung.

Als Beispiel für die Schlussfolgerung aus den Evaluierung könnte das –zwar etwas zurück liegende – Beispiel der Umstellung des Semesterablaufes für die Grundlagen Elektrotechnik

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

sowie Mess- und Regelungstechnik angezogen werden, um zu gewährleisten, dass die Labore erst nach den entsprechenden Vorlesungen und Seminaren stattfinden.

„Die Hochschule muss neben den flächendeckenden Lehrevaluationen Befragungen zum Absolventenverbleib und zum Studienerfolg durchführen und diese bei der Weiterentwicklung der Studiengangskonzepte berücksichtigen. Es muss untersucht werden, in welchen Berufsfeldern die Absolventen/-innen der zu reakkreditierenden Studiengänge arbeiten.“

Die Hochschulleitung hat in Ihrem Hochschulentwicklungsplan für die Jahre 2016 bis 2020 festgelegt, das Qualitätsmanagementsystem für Lehre und Studium der Hochschule weiterzuentwickeln und eine Systemakkreditierung anzustreben.

Im Zuge der Implementierung des QM-Systems für Lehre und Studium soll die Absolventenbefragung ein fest integrierter Bestandteil sein. In Verbindung mit dem Alumni-Portal, welches durch das Dezernat für studentische und akademische Angelegenheiten betrieben wird, sollen die Befragungen in festgelegten Zyklen online durchgeführt werden.

Derzeit finden nur sporadisch für einzelne Studiengängen Absolventenbefragungen statt.

Im Jahr 2010 wurde die letzte große Absolventenbefragung für die drei Fakultäten der Hochschule Wismar durchgeführt. Den Abschlussbericht finden Sie im Anhang.

Des Weiteren werden durch das Qualitätsmanagement bei der Einrichtung des QM-System für Lehre und Studium Werkzeuge und Prozesse entwickelt, um die Ableitungen von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für die Dekane, Studiendekan und Studiengangsverantwortliche zu vereinfachen.

„Sie empfehlen lediglich, in der Studienrichtung Anlagen- und Versorgungstechnik Wahlmodule einzuführen.“

Eine Einführung von Wahlmodulen ist aus bildungsökonomischer Sicht nur insoweit möglich, wie bestehende Module genutzt werden können. Das würde Module aus der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik betreffen. Die Sinnhaftigkeit ist hier stark anzuzweifeln. Eine weitere Spezialisierung ist nach unserer Auffassung Aufgabe eines Masterstudienganges. Masterstudiengänge, die für die Absolventen der Studienrichtung Anlagen- und Versorgungstechnik interessant sein können und derzeit genutzt werden, bieten die Hochschule Wismar „Energie- und ressourceneffiziente Technologien und Verfahren“ und die Universität Rostock „Schiffs- und Meerestechnik“ und „Maschinenbau“ an.

„Die Gutachter/-innen empfehlen aber, in der Studienrichtung Verkehrsbetrieb/Logistik Wahlmodule einzuführen.“

Kann gerne geschehen. Geht aber nur über zusätzliches festes Personal. Mit Lehrbeauftragten ist keine Curricular-Änderung zu vertreten. (Prof. Reise)

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

„Die Gutachter/-innen empfehlen, in den berufsbezogenen Qualifikationszielen auch die möglichen Tätigkeitsfelder bei den Offshore-Anlagen zu berücksichtigen.“

Das soll das in der Modulbeschreibung erfolgen.

„Die Gutachter/-innen empfehlen aber, das Vorpraktikum an die internationalen Standards anzupassen.“

Vorpraktikum: was ist der internationale Standard?

Die Rahmenbedingungen für das Vorpraktikum wurden durch das BSH vorgegeben. Es wird angestrebt mit dem BSH zu vereinbaren, das Vorpraktikum für Bewerber mit elektrotechnischer, vom BSH anerkannter Berufsausbildung auf 4 Wochen zu reduzieren. Damit ist es den Bewerbern einfacher möglich, direkt nach Abschluss von Abitur bzw. Berufsausbildung das Studium aufzunehmen. Die zweiten vier Wochen des Vorpraktikums können dann in den Semesterferien bis zum Beginn des Praxissemesters nachgeholt werden.

„Die Gutachter/-innen merken an, dass die Transparenz und Vollständigkeit der Modulbeschreibungen noch mangelhaft ist. Sie müssen redaktionell so überarbeitet werden, dass sie vollständig und innerhalb der Fakultät einheitlich sind. Hier sind vor allem die Angaben zu Modulverantwortlichen und zur Unterrichtssprache sowie die Versionierung zu ergänzen. Die ungültigen Rechtsbezüge müssen korrigiert werden.“

Für eine Versionierung der Modulbeschreibungen muss ein einheitliches System geschaffen werden – hier ist die Frage, soll die Versions-Nr. für die gesamte Modulbeschreibung gelten oder für jedes Modul eine einzelne und wie werden die Änderungsverweise festgehalten – ich mache einen Vorschlag fertig. (Prof. Markert)

„Die Regelungen zur Anrechnung in den studiengangsspezifischen Studien- und Prüfungsordnungen sind jedoch nicht regelkonform.“

Gilt nur für beide neuen PSO:

Unter §13 ist die Anerkennung vergleichbarer Leistungen geregelt. Diese werden für SBT/NSV im Absatz 1 anerkannt, sofern eine Gleichwertigkeit vorliegt.

Unglücklicherweise weisen wir im Absatz 1 §13 nicht darauf hin, dass für alle nicht SEEBefVO relevanten Studienleistungen der §13 RPO gilt, d. h. Anerkennung falls die Hochschule keine wesentlichen Unterschiede nachweisen kann (die Leistungen, die vor dem Studium erbracht wurden).

Anrechnung nicht regelkonform: Das Problem besteht bei den STCW-relevanten Modulen – hier können wir nur anerkennen, was durch eine Ausbildungseinrichtung erbracht wurde, die nach diesen Richtlinien ausgebildet.

„Es muss noch nachgewiesen werden, dass die Studien- und Prüfungsordnungen rechtsgeprüft, in Kraft gesetzt und veröffentlicht wurden.“

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

siehe Anlage – Bestätigung des Rektors