

**Akkreditierungsbericht zum Akkreditierungsantrag der
Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften
Fakultät Fahrzeugtechnik
1259-xx-2**



3. Sitzung der ZEvA-Kommission am 10.07.2018

TOP 6.08

Studiengang	Abschluss	ECTS	Regel- studienzeit	Studienart	Kapazität	Master	
						konsekutiv/ weiterbild.	Profil
Fahrzeugtechnik	B.Eng.	210	7 Sem.	Vollzeit	85		
Fahrzeugtechnik im Praxisverbund	B.Eng.	210	8 Sem.	Vollzeit	20		
Fahrzeugmechatronik und -informatik	B.Eng.	210	7 Sem.	Vollzeit	30		
Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund	B.Eng.	210	8 Sem.	Vollzeit	20		
Automotive Service Technology and Processes	M.Eng.	90	3 Sem.	Vollzeit	25	w	a

Vertragsschluss am: 27. Februar 2017

Datum der Vor-Ort-Begutachtung: 13. April 2018

Ansprechpartner/-in der Hochschule:

Prof. Dr. Thomas Benda
Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften
- Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel
Robert-Koch Platz 8a, 38440 Wolfsburg
th.benda@ostfalia.de
05361-8922-21040
www.ostfalia.de/f

Betreuende Referentin: Monika Topper

Gutachtergruppe:

- Prof. Dr.-Ing. Stephan Engelking, Fachgutachter
Duale Hochschule Baden-Württemberg Ravensburg, Campus Friedrichshafen,
Studiengangleiter: Fahrzeug-System-Engineering
- Prof. Dr. Robert Gold, Fachgutachter
Technische Hochschule Ingolstadt, Fakultät Elektrotechnik und Informatik,
Studiengangleiter Flug- und Fahrzeuginformatik
- Prof. Werner Klement, Fachgutachter
Hochschule Esslingen, Fakultät Fahrzeugtechnik, Studiendekan, Studiengangleiter
Fahrzeugtechnik
- Prof. Dr. Uwe Schäfer, Fachgutachter
Technische Universität Berlin, Institut für Energie und Automatisierungstechnik,
Fachgebiet Elektrische Antriebstechnik
- Dr. Stefan Schünemann, Gutachter aus der Berufspraxis
Institut für Kompetenz in AutoMobilität - IKAM GmbH, Magdeburg
- Wenzel Wittich, Studentischer Gutachter
RWTH Aachen, Bachelorstudium Maschinenbau (B.Sc.)

Hannover, den 17. Mai 2018

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I-3
I. Gutachtertutum und ZEKo-Beschluss	I-6
1. ZEKo-Beschluss	I-6
Fahrzeugtechnik, B.Eng.	I-6
Fahrzeugtechnik im Praxisverbund, B.Eng.	I-6
Fahrzeugmechatronik und -informatik, B.Eng.	I-7
Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund, B.Eng.	I-7
Automotive Service Technology and Processes, M.Eng.	I-8
2. Abschließendes Votum der Gutachtergruppe	I-9
2.1 Allgemein	I-9
2.2 Fahrzeugtechnik, B.Eng.	I-9
2.3 Fahrzeugtechnik im Praxisverbund, B.Eng.	I-10
2.4 Fahrzeugmechatronik und -informatik, B.Eng.	I-10
2.5 Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund, B.Eng.	I-11
2.6 Automotive Service Technology and Processes, M.Eng.	I-12
II. Bewertungsbericht der Gutachtergruppe	II-1
Einleitung und Verfahrensgrundlagen	II-1
1. Studiengangsübergreifende Aspekte	II-2
1.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse	II-2
1.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs	II-2
1.3 Studierbarkeit	II-4
1.4 Ausstattung	II-6
1.5 Qualitätssicherung	II-6
2. Fahrzeugtechnik, B.Eng.	II-8
2.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse	II-8
2.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs	II-8
2.3 Studierbarkeit	II-10
2.4 Ausstattung	II-10
2.5 Qualitätssicherung	II-11
3. Fahrzeugtechnik im Praxisverbund, B.Eng.	II-12

Inhaltsverzeichnis

3.1	Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse.....	II-12
3.2	Konzeption und Inhalte des Studiengangs.....	II-12
3.3	Studierbarkeit.....	II-13
3.4	Ausstattung.....	II-13
3.5	Qualitätssicherung.....	II-13
4.	Fahrzeugmechatronik und -informatik, B.Eng.	II-14
4.1	Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse.....	II-14
4.2	Konzeption und Inhalte des Studiengangs.....	II-14
4.3	Studierbarkeit.....	II-15
4.4	Ausstattung.....	II-16
4.5	Qualitätssicherung.....	II-16
5.	Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund, B.Eng.	II-17
5.1	Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse.....	II-17
5.2	Konzeption und Inhalte des Studiengangs.....	II-17
5.3	Studierbarkeit.....	II-17
5.4	Ausstattung.....	II-17
5.5	Qualitätssicherung.....	II-18
6.	Automotive Service Technology and Processes, M.Eng.	II-19
6.1	Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse.....	II-19
6.2	Konzeption und Inhalte des Studiengangs.....	II-20
6.3	Studierbarkeit.....	II-23
6.4	Ausstattung.....	II-23
6.5	Qualitätssicherung.....	II-24
7.	Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates	II-25
7.1	Qualifikationsziele des Studiengangskonzeptes (Kriterium 2.1)	II-25
7.2	Konzeptionelle Einordnung der Studiengänge in das Studiensystem (Kriterium 2.2)...	II-25
7.3	Studiengangskonzept (Kriterium 2.3)	II-27
7.4	Studierbarkeit (Kriterium 2.4).....	II-28
7.5	Prüfungssystem (Kriterium 2.5)	II-28
7.6	Studiengangsbezogene Kooperationen (Kriterium 2.6)	II-30
7.7	Ausstattung (Kriterium 2.7)	II-30
7.8	Transparenz und Dokumentation (Kriterium 2.8)	II-30

Inhaltsverzeichnis

7.9	Qualitätssicherung und Weiterentwicklung (Kriterium 2.9)	II-30
7.10	Studiengänge mit besonderem Profilanspruch (Kriterium 2.10)	II-30
7.11	Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit (Kriterium 2.11)	II-31
III.	Appendix.....	III-1
1.	Stellungnahme der Hochschule	III-1

I. Gutachtertutatum und ZEKo-Beschluss

1. ZEKo-Beschluss

Die ZEvA-Kommission stimmt dem Bewertungsbericht der Gutachtergruppe grundsätzlich zu und nimmt die Stellungnahme der Ostfalia Hochschule vom 11. Juni 2018 zur Kenntnis. Die Rechtsprüfung der Ordnungen wurde nachgewiesen. Die ZEvA-Kommission begrüßt die angekündigten Maßnahmen. Sie stellt allerdings fest, dass an der Ostfalia Hochschule die Erhebung und Auswertung der studentischen Arbeitsbelastung noch nicht zufriedenstellend gehandhabt wird. Daher formuliert sie hierzu eine weitere Auflage.

Die ZEvA-Kommission (ZEKo) beschließt die folgenden allgemeinen Auflagen:

1. Die Prüfungsordnungen müssen veröffentlicht werden. Noch vorhandene kleinere Mängel (siehe II.7.5) müssen dabei bereinigt werden. (Kriterium 2.5, Drs. AR 20/2013)
2. Die Hochschule muss die studentische Arbeitsbelastung für jedes Modul erheben und einen Abgleich mit den vorgesehenen ECTS-Punkten vornehmen. Die ZEKo empfiehlt hierzu, diese zentrale Aufgabe der Qualitätssicherung in der Ordnung zur Evaluation der Lehre zu verankern. (Kriterium 2.9, Drs. AR 20/2013)

Fahrzeugtechnik, B.Eng.

Die ZEvA-Kommission beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Fahrzeugtechnik mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit den oben genannten allgemeinen Auflagen und der folgenden Auflage für die Dauer von sieben Jahren.

3. Die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ müssen aussagekräftig formuliert werden. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die ZEKo 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)

Fahrzeugtechnik im Praxisverbund, B.Eng.

Die ZEvA-Kommission beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Fahrzeugtechnik im

Praxisverbund mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit den oben genannten allgemeinen Auflagen und der folgenden Auflage für die Dauer von sieben Jahren.

4. Die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ müssen aussagekräftig formuliert werden. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die ZEKo 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)

Fahrzeugmechatronik und -informatik, B.Eng.

Die ZEvA-Kommission beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Fahrzeugmechatronik und -informatik mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit den oben genannten allgemeinen Auflagen und den folgenden Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

5. Die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ müssen aussagekräftig formuliert werden. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)
6. Die Hochschule muss entweder einen treffenderen Studiengangstitel wählen oder sie muss die Informatikanteile des Studiengangs stärken, um einen Abschluss „Informatik“ auch für die Studierenden der Studienrichtung „Mechatronik“ zu rechtefertigen. (Kriterium 2.3, Drs. AR 20/2013)

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die ZEKo 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)

Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund, B.Eng.

Die ZEvA-Kommission beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit den oben genannten allgemeinen Auflagen und den folgenden Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

7. Die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ müssen aussagekräftig formuliert werden. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)
8. Die Hochschule muss entweder einen treffenderen Studiengangstitel wählen oder sie muss die Informatikanteile des Studiengangs stärken, um einen Abschluss „Informatik“ auch für die Studierenden der Studienrichtung „Mechatronik“ zu rechtfertigen. (Kriterium 2.3, Drs. AR 20/2013)

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die ZEKo 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)

Automotive Service Technology and Processes, M.Eng.

Die ZEVA-Kommission beschließt die Akkreditierung des Studiengangs Automotive Service Technology and Processes mit dem Abschluss Master of Engineering mit den oben genannten allgemeinen Auflagen und den folgenden Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

9. Der Ablauf des dritten Semesters muss nachvollziehbar dokumentiert werden. Der Studiengang muss in der Regelstudienzeit, d.h. in drei Semestern studierbar sein. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)
10. Die Zugangsordnung muss veröffentlicht werden. (Kriterium 2.3 und 2.5, Drs. AR 20/2013)

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die ZEKo 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 Gutachtergruppe

2.1 Allgemein

2.1.1 Allgemeine Empfehlungen:

- Auch über das Modul „Interdisziplinäres Projekt“ hinaus sollte in den Bachelorstudiengängen die Teamarbeit im Rahmen der Curricula gefördert bzw. sichtbar gemacht werden. Durch mündliche Prüfungen und Präsentationen sollte die mündliche Ausdrucksfähigkeit der Studierenden weiter gefördert werden.
- In den Bachelorstudiengängen sollte die Eigenverantwortung der Studierenden gestärkt werden.
- Die Modulbeschreibungen sollten inhaltlich überarbeitet werden. Insbesondere sollten die Qualifikationsziele (intendierte Lernergebnisse) präzisiert und kompetenzorientiert formuliert werden.
- Der Informationsfluss zu den Studierenden sollte verbessert werden.

2.1.2 Allgemeine Auflagen/Mängel:

- Die Prüfungsordnungen müssen rechtsgeprüft und veröffentlicht werden. Noch vorhandene kleinere Mängel (siehe II.7.5) müssen dabei bereinigt werden. (Kriterium 2.5, Drs. AR 20/2013)

2.2 Fahrzeugtechnik, B.Eng.

2.2.1 Empfehlungen:

- Die Inhalte zum Thema „Alternative Antriebe“ sollten gestärkt werden, um den selbst gesetzten Qualifikationszielen gerecht zu werden.
- Die Modularisierung bzw. die Zusammensetzung der Module sollte überprüft werden.

2.2.2 Akkreditierungsempfehlung an die ZEvA-Kommission

Die Gutachtergruppe empfiehlt der ZEvA-Kommission die Akkreditierung des Studiengangs Fahrzeugtechnik mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit der oben genannten allgemeinen Auflage und der folgenden Auflage für die Dauer von sieben Jahren.

- Die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ müssen aussagekräftig formuliert werden. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)

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 Fahrzeugtechnik im Praxisverbund, B.Eng.

2.3.1 Empfehlungen:

- Für den Studiengang sollten spezifische Qualifikationsziele formuliert werden, die die Studienform „im Praxisverbund“ widerspiegeln.
- Die Inhalte zum Thema „Alternative Antriebe“ sollten gestärkt werden, um den selbst gesetzten Qualifikationszielen gerecht zu werden.
- Die Modularisierung bzw. die Zusammensetzung der Module sollte überprüft werden.

2.3.2 Akkreditierungsempfehlung an die ZEvA-Kommission

Die Gutachtergruppe empfiehlt der ZEvA-Kommission die Akkreditierung des Studiengangs Fahrzeugtechnik im Praxisverbund mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit der oben genannten allgemeinen Auflage und der folgenden Auflage für die Dauer von sieben Jahren.

- Die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ müssen aussagekräftig formuliert werden. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)

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 Fahrzeugmechatronik und -informatik, B.Eng.

2.4.1 Akkreditierungsempfehlung an die ZEvA-Kommission

Die Gutachtergruppe empfiehlt der ZEvA-Kommission die Akkreditierung des Studiengangs Fahrzeugmechatronik und -informatik mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit der oben genannten allgemeinen Auflage und den folgenden Auflagen für die Dauer von sieben

Jahren.

- Die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ müssen aussagekräftig formuliert werden. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)
- Die Hochschule muss entweder einen treffenderen Studiengangstitel wählen oder sie muss die Informatikanteile des Studiengangs stärken, um einen Abschluss „Informatik“ auch für die Studierenden der Studienrichtung „Mechatronik“ zu rechtfertigen. (Kriterium 2.3, Drs. AR 20/2013)

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 Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund, B.Eng.

2.5.1 Empfehlungen:

- Für den Studiengang sollten spezifische Qualifikationsziele formuliert werden, die die Studienform „im Praxisverbund“ widerspiegeln.

2.5.2 Akkreditierungsempfehlung an die ZEvA-Kommission

Die Gutachtergruppe empfiehlt der ZEvA-Kommission die Akkreditierung des Studiengangs Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit der oben genannten allgemeinen Auflage und den folgenden Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

- Die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ müssen aussagekräftig formuliert werden. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)
- Die Hochschule muss entweder einen treffenderen Studiengangstitel wählen oder sie muss die Informatikanteile des Studiengangs stärken, um einen Abschluss „Informatik“ auch für die Studierenden der Studienrichtung „Mechatronik“ zu rechtfertigen. (Kriterium 2.3, Drs. AR 20/2013)

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)

2.6 Automotive Service Technology and Processes, M.Eng.

2.6.1 Empfehlungen:

- Die wichtigen Dokumente wie Prüfungsordnung und Zugangsordnung sollten den Studierenden in englischer Übersetzung zur Verfügung gestellt werden.

2.6.2 Akkreditierungsempfehlung an die ZEvA-Kommission

Die Gutachtergruppe empfiehlt der ZEvA-Kommission die Akkreditierung des Studiengangs Automotive Service Technology and Processes mit dem Abschluss Master of Engineering mit der oben genannten allgemeinen Auflage und den folgenden Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

- Das dritte Semester muss aussagekräftig dokumentiert werden. Der Studiengang muss in der Regelstudienzeit, d.h. in drei Semestern studierbar sein. (Kriterium 2.2 und 2.3, Drs. AR 20/2013)
- Die Zugangsordnung muss rechtsgeprüft und veröffentlicht werden. (Kriterium 2.3 und 2.5, Drs. AR 20/2013)

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 Gutachtergruppe

Einleitung und Verfahrensgrundlagen

An der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften studieren etwa 13.000 Studierende. Die Hochschule bietet an den Standorten Wolfenbüttel, Wolfsburg, Suderburg und Salzgitter rund 80 Studiengänge aus den Bereichen Recht, Wirtschaft, Sozial- und Gesundheitswesen sowie Technik und Informatik an.

Die im vorliegenden Verfahren zu reakkreditierenden Studiengänge sind an der Fakultät Fahrzeugtechnik am Standort Wolfsburg angesiedelt. Die Fakultät gliedert sich in das Dekanat und die drei Institute: Institut für Fahrzeugbau Wolfsburg (IFBW), Institut für Fahrzeugsystem- und Servicetechnologien (IFST) sowie Institut für Recycling (IFR).

Am 13.12.2011 beschloss die SAK in ihrer 54. Sitzung die erstmalige Akkreditierung der Bachelorstudiengänge Fahrzeugtechnik (B.Eng.), Fahrzeugtechnik im Praxisverbund (B.Eng.), Fahrzeugmechatronik und -informatik (B.Eng.), Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund (B.Eng.). Am 11.12.2012 beschloss die SAK in ihrer 59. Sitzung die erstmalige Akkreditierung des Masterstudienganges Automotive Service Technology and Processes (M.Eng.).

Im gegenwärtigen Verfahren beantragt die Ostfalia Hochschule die Reakkreditierung der fünf Studiengänge.

Grundlagen des Bewertungsberichtes sind die Lektüre der Dokumentation der Hochschule und die Vor-Ort-Gespräche in Wolfsburg. Während der Vor-Ort-Begutachtung wurden Gespräche geführt mit der Hochschulleitung, mit den Programmverantwortlichen und Lehrenden sowie mit Studierenden.

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. Studiengangsübergreifende Aspekte

1.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Die Fakultät Fahrzeugtechnik hat auf ihrer Website² die Qualifikationsziele ihrer einzelnen Studiengänge veröffentlicht.

Die Ostfalia Hochschule gibt an, sich insgesamt in der Verantwortung zu sehen, die Studierenden durch wissenschaftlich fundierte und praxisorientierte Studieninhalte zu befähigen, eine hohe fachliche Qualifikation und ebenso ein hohes Maß an Methoden- und Selbstkompetenz zu erwerben. Dabei seien Lehre und Studium darauf ausgerichtet, beste Voraussetzungen für den Erwerb von anwendungsorientiertem Wissen zu schaffen.

Die Bachelor-Prüfungsordnung besagt unter § 1, dass die Studierenden die erforderlichen Fachkenntnisse und Fähigkeiten erwerben sollen, um in den der Fachrichtung entsprechenden beruflichen Tätigkeitsfeldern die fachlichen Zusammenhänge zu überblicken sowie selbständig und fächerübergreifend auf wissenschaftlicher Grundlage Problemlösungen erarbeiten zu können. Die erworbenen Kenntnisse sollen dazu beitragen, aus der Sicht ökologischer und gesellschaftlicher Zusammenhänge die Folgen des ingenieurmäßigen Handelns zu erkennen und zu beeinflussen.

Es gelten darüber hinaus die Ausführungen unter II.2.1, II.3.1, II.4.1, II.5.1 und II.6.1.

1.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs

In allen vier Bachelorstudiengängen absolvieren die Studierenden im fünften Semester ein Praxisprojekt (18 Leistungspunkte (LP)). Die Gutachtergruppe bestätigt, dass dieses Praxisprojekt von der Hochschule qualitätsgesichert, betreut, inhaltlich bestimmt und geprüft wird, so dass ECTS-Punkte erworben werden können. (Für die Studiengänge im Praxisverbund gilt dies allerdings nur eingeschränkt, da die Praxisphase hier im Zeichen der Ausbildung steht.) Ebenfalls im fünften Semester wird das Modul „Studienarbeit“ (12 LP) absolviert. Dieses Modul enthält keine Kontaktzeiten. Es dient der Erstellung einer Projektarbeit. Beide Module sollen nach Möglichkeit Hand in Hand gehen, müssen es aber nicht.

Für beide Module wurden Modulbeschreibungen vorgelegt, die allerdings sehr knapp gehalten und kaum aussagefähig sind. (Beispielsweise sind die aufgeführten Qualifikationsziele wortgleich.) Dies bemängelt die Gutachtergruppe. Sie fordert die Hochschule daher auf, die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ aussagekräftig zu formulieren. Der bislang noch unklare Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden. Es sollte hierbei auch überprüft werden, ob die angenommene studentische

² https://www.ostfalia.de/cms/de/f/Studienangebot_Fahrzeugtechnik/

Arbeitsbelastung im fünften Semester die Realität abbildet.

Im Abschlussemester absolvieren die Studierenden neben der Bachelorarbeit (12 LP) und einem Interdisziplinären Projekt (3 LP) Wahlpflichtmodule im Umfang von insgesamt 15 LP (10 LP technische Wahlpflichtfächer, 5 LP nicht-technische Wahlpflichtfächer). Die Gutachtergruppe begrüßt die Möglichkeit der Wahl sowie auch die breite Palette des Angebotes. Die Wahlpflichtmodule (insbesondere im nicht-technischen Bereich) weisen häufig nur 2,5 LP auf. Unter Umständen könnte dies bedeuten, dass hier insgesamt sechs Prüfungsleistungen zu absolvieren sind, was die Studierbarkeit im Abschlussemester beeinträchtigen könnte. Die meisten Studierenden umgehen dieses Problem, indem sie die Wahlpflichtmodule vorziehen. Die Gutachtergruppe weist die Hochschule darauf hin, auf die Studierbarkeit im Abschlussemester zu achten. Die Kleinteiligkeit der Wahlpflichtmodule sollte überdacht werden.

Das Bachelor-Modul „Interdisziplinäres Projekt“ absolvieren die Studierenden als Teamarbeit. Ansonsten ist Teamarbeit eher in extracurricularen Projekten verortet. Die Gutachtergruppe empfiehlt, in den Bachelorstudiengängen auch über das Modul „Interdisziplinäres Projekt“ hinaus die Teamarbeit im Rahmen der Curricula zu fördern bzw. sichtbarer zu machen.

Auch der mündlichen Ausdrucksfähigkeit der Bachelorstudierenden sowie auch Fach-Lehrveranstaltungen in englischer Sprache könnte mehr Raum zugewillt werden.

Die Bachelor-Prüfungsordnung sieht in Anlage 1 einige Hürden vor: zum dritten Semester müssen 40 LP aus den ersten beiden Semestern vorliegen, zum fünften Semester 100 LP aus den ersten vier Semestern, für die Anmeldung zur Bachelorarbeit 180 LP aus den ersten sechs Semestern. Die Gutachtergruppe erkennt an, dass die Fakultät die Studierenden damit zu einem zügigen Studieren anhalten möchte. Andererseits erachtet sie dieses Vorgehen insbesondere in höheren Semestern als unnötig unflexibel. Unter Umständen könnte die Regelung studienzeitverlängernd wirken. Daher empfiehlt die Gutachtergruppe bzgl. der Bachelorstudiengänge, die Eigenverantwortung der Studierenden zu stärken und die Hürden in den höheren Semestern zu streichen.

Erfreut nahmen die Gutachter zur Kenntnis, dass die Lehrenden innovativen Lehrkonzepten gegenüber sehr aufgeschlossen sind. So wird beispielsweise ein neu eingerichteter Scale-Up-Raum für innovative Unterrichtsmethoden genutzt. Auch Videoaufzeichnungen werden zur Unterstützung der Lehre eingesetzt.

Alle fünf Studiengänge bieten prinzipiell die Möglichkeit eines Auslandssemesters, auch wenn kein explizites Mobilitätsfenster vorgesehen ist. Der Masterstudiengang richtet sich an internationale Studierende, die für das Studium nach Deutschland kommen.

Bislang haben bereits zahlreiche Bachelorabsolvent/innen ein anschließendes Masterstudium an einer anderen Hochschule aufgenommen, z.B. an der TU Braunschweig, so dass in dieser Hinsicht eine positive Mobilität zu verzeichnen ist.

Die Gutachtergruppe bestätigt, dass die vier Bachelorstudiengänge den inhaltlichen Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse für die Bachelor-Ebene entsprechen.

Die Studiengangskonzepte beinhalten Wissensverbreiterung und Wissensvertiefung in einer der Qualifikationsstufe angemessenen Weise.

Die vier Studiengänge bauen auf dem Wissen und Verstehen auf der Ebene der Hochschulzugangsberechtigung auf und gehen über diese wesentlich hinaus. Die Absolvent/innen können ein breites und integriertes Wissen und Verstehen der wissenschaftlichen Grundlagen der Fahrzeugtechnik bzw. Fahrzeugmechatronik und -informatik nachweisen.

Anhand der stichprobenartigen Einsichtnahme in Abschlussarbeiten kann die Gutachtergruppe ein angemessenes wissenschaftliches Niveau der Absolvent/innen bestätigen. Die eingesehenen Arbeiten behandeln zum großen Teil betriebswirtschaftliche Fragestellungen.

In der Praxisphase haben die Studierenden die Möglichkeit, ihr Wissen und Verstehen auf ihre Tätigkeit bzw. ihr künftiges Berufsfeld hin anzuwenden und kritisch zu hinterfragen. Die Studierenden im Praxisverbund haben sogar kontinuierlich die Gelegenheit, ihr Wissen in der Praxis anzuwenden. Auch systemische Kompetenzen werden adäquat vermittelt. Beispielsweise durch das Anfertigen der Studienarbeit sowie der Abschlussarbeit werden die Studierenden befähigt, relevante Informationen zu ihrem Studienfach zu sammeln, zu bewerten und zu interpretieren, daraus wissenschaftlich fundierte Urteile abzuleiten, die gesellschaftliche, wissenschaftliche und ethische Erkenntnisse berücksichtigen, und selbständig weiterführende Lernprozesse zu gestalten.

Insgesamt lobt die Gutachtergruppe die Praxisorientierung der Studiengänge sowie auch die hochwertigen Laborpraktika.

Angaben zur Master-Ebene des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse finden sich unter I.6.2.

Die Fakultätsvertreter/innen berichteten, dass die Fakultät ihr Studienprogramm mittelfristig vollständig überarbeiten wird, um es an aktuelle Gegebenheiten anzupassen. Die Gutachtergruppe begrüßt den Wunsch der Fakultät nach fachlicher Aktualisierung, Optimierungen und Anpassungen. Sie regt dabei an, dann für eine verbesserte Übersichtlichkeit bzw. Abgrenzung zu sorgen.

Es gelten darüber hinaus die Ausführungen unter II.2.2, II.3.2, II.4.2, II.5.2 und II.6.2.

1.3 Studierbarkeit

Bzgl. der fünf Studiengänge werden die erwarteten Eingangsqualifikationen berücksichtigt, um die Studierbarkeit zu gewährleisten. Die Bachelorstudierenden müssen ein Vorpraktikum von 13 Wochen vorweisen. Der Nachweis ist bis zum Beginn des vierten Semesters zu

erbringen.

Das Zentrum für erfolgreiches Lehren und Lernen (ZeLL) bietet den Studierenden der Ostfalia Hochschule zur Unterstützung für ein erfolgreiches Studium z.B. zusätzliche Kurse im Fach Mathematik. Hier gibt es Mathematik-Brückenkurse sowie semesterbegleitende Förderkurse (MathePlus, MatheLift, MatheSpezial).

Die Ostfalia strebt mit dem „Studienerfolgsprogramm“ an, den Studienerfolg und die Studienbedingungen flächendeckend zu verbessern. Die Maßnahmen erstrecken sich auf vier Aktionsbereiche, von denen drei die genannten Förder- und Beratungsmaßnahmen für Studierende darstellen (Lerncoaching, Brückenkurse und Mathe-Plus). In dem vierten Aktionsbereich soll die Qualität der Lehre verbessert werden, indem zusätzliche Fortbildungsangebote für Lehrende etabliert werden. Durch die Umsetzung der vier Aktionsbereiche sollen die Betreuungs- und Beratungsbedingungen für die Studierenden der Ostfalia weiter verbessert und an deren Bedürfnissen ausgerichtet werden.

Alle Lehrenden stehen den Studierenden im Rahmen der Lehrveranstaltungen sowie in Sprechstunden zur fachlichen Beratung zur Verfügung. Des Weiteren besteht das Angebot einer fachlichen oder überfachlichen Beratung durch den/die Studiendekan/in, die Zentrale Studienberatung und den zentralen Career Service.

Die Räumlichkeiten der Fakultät sind barrierefrei. Für Studieninteressierte mit körperlichen Einschränkungen wird neben der persönlichen Beratung ein Besuch der Räumlichkeiten des jeweiligen Studiengangs sowie sonstiger wichtiger Örtlichkeiten (z.B. Bibliothek, Rechenzentrum, Mensa, Toiletten) in Begleitung der Studienberatung und/oder einer Vertreterin/eines Vertreters aus den jeweiligen Fakultäten organisiert. Dadurch können sich die Studieninteressierten selbst ein Bild davon machen, ob die Gebäude und Einrichtungen für ihre Bedürfnisse geeignet sind. Bei Bedarf werden individuelle Lösungen gesucht.

Die befragten Studierenden zeigten sich sehr zufrieden mit ihrer Hochschule und ihrem Studium.

Die Angaben zur studentischen Arbeitsbelastung wurden von den befragten Studierenden weitgehend bestätigt. Die Gutachtergruppe weist in diesem Zusammenhang dennoch auf die besondere Wichtigkeit der regelmäßigen Überprüfung (und ggf. Anpassung) der studentischen Arbeitsbelastung hin. Dies gilt insbesondere für die Studiengänge im Praxisverbund, in denen die Gesamt-Arbeitsbelastung (Hochschule und Betrieb) betrachtet werden muss.

Nicht bestandene Prüfungen können zweimal wiederholt werden. Im ersten Versuch bestandene Prüfungsleistungen dürfen einmalig innerhalb des nächsten Prüfungstermins zur Notenverbesserung wiederholt werden. Prüfungsdichte und Prüfungsorganisation unterstützen die Studierbarkeit.

Insgesamt schätzt die Gutachtergruppe die Betreuung und die Studierbarkeit als gut ein.

1.4 Ausstattung

Die adäquate Durchführung der fünf Studiengänge ist hinsichtlich der qualitativen und quantitativen personellen Ausstattung gesichert. Dabei werden Verflechtungen mit anderen Studiengängen berücksichtigt.

Die Fakultät Fahrzeugtechnik verfügt über eine gute Ausstattung mit Professuren und Lehrkräften für besondere Aufgaben.

Es bestehen angemessene und umfangreiche Weiterbildungsmöglichkeiten für die Lehrenden (z.B. ZeLL – Zentrum für erfolgreiches Lehren und Lernen). Insbesondere im hochschuldidaktischen Bereich besteht ein breites Angebot.

Die adäquate Durchführung der fünf Studiengänge ist hinsichtlich der qualitativen und quantitativen sächlichen und räumlichen Ausstattung gesichert. Dabei werden Verflechtungen mit anderen Studiengängen berücksichtigt.

Die Gutachtergruppe konnte sich im Rahmen einer Besichtigung von der guten Ausstattung der Räumlichkeiten überzeugen. Die Unterrichtsräume sind mit moderner Technik ausgestattet. Es stehen gut ausgerüstete Labore zur Verfügung. Die Gebäude und Räumlichkeiten der Hochschule sind barrierefrei.

Die Bibliothek ist angemessen ausgestattet und hält ein umfangreiches Angebot an elektronischen Medien vor. Die Öffnungszeiten erscheinen allerdings sehr begrenzt.³

Auch die IT-Infrastruktur erscheint angemessen. Die Fakultät nutzt das Lern-Management-System Stud.IP.

Die Gutachtergruppe begrüßt die gute personelle, sächliche und räumliche Ausstattung.

1.5 Qualitätssicherung

Die Hochschule konnte in der Dokumentation und in den Gesprächen darlegen, dass Ergebnisse des hochschulinternen Qualitätsmanagements bei den Weiterentwicklungen der Studiengänge berücksichtigt werden. Dabei berücksichtigt die Hochschule Evaluationsergebnisse, Untersuchungen der studentischen Arbeitsbelastung, des Studienerfolgs und des Absolventenverbleibs.

Die Hochschule hat sich eine „Ordnung zur Evaluation der Lehre“ gegeben. Beispielsweise werden Lehrveranstaltungen mindestens einmal jährlich evaluiert. Dies gilt auch für Lehrveranstaltungen, die von Lehrbeauftragten durchgeführt werden. Die befragten Studierenden bestätigen, dass dies auch die Regel sei, wobei nicht alle Lehrenden dies gleich handhaben.

³ 9-18 Uhr, am Freitag bis 13 Uhr. Die Gutachtergruppe weist darauf hin, dass viele Bibliotheken mittlerweile täglich auch am Wochenende bis in den späten Abend hinein geöffnet sind. Zwar nur tagsüber mit anwesendem Personal, aber mit Ausleihmöglichkeit und anderen Services.

Die Ergebnisse werden am Ende der Veranstaltung mit der Studierendenschaft besprochen und sollen (zusammen mit anderen Umfrageergebnissen und Gesprächen) als Basis für Verbesserungsmaßnahmen dienen. Der Studiendekan/die Studiendekanin verantwortet die Qualität der Lehre. Er/sie sucht bei auffälligen Ergebnissen das Gespräch mit den betreffenden Lehrenden und verfasst darüber hinaus einen jährlichen Lehrbericht.

Als weiteres Qualitätsinstrument schließen Hochschulleitung und Fakultät in regelmäßigen Abständen eine Zielvereinbarung ab.

Auch Absolventenbefragungen werden in Kooperation mit INCHER-Kassel durchgeführt. Die Gutachtergruppe bedauert hier nur, dass die Ergebnisse erst mit einer größeren zeitlichen Verzögerung vorliegen. Aus Gründen des Datenschutzes werden Ergebnisse für einzelne Studiengänge erst ab zehn Rückläufen ausgewiesen. Ansonsten werden sie unter „Sonstige“ subsummiert. Daher liegen nicht für alle fünf Studiengänge studiengangsspezifische Ergebnisse vor.

Die Fakultät gibt an, erst seit dem Sommersemester 2017 die studentische Arbeitsbelastung zu erheben. Es liegen bislang noch keine belastbaren Ergebnisse vor.

Insgesamt bedauert die Gutachtergruppe, dass die Weiterentwicklungen der Studiengänge nur wenig dokumentiert wurden.

Für ein noch stärkeres Qualitätsbewusstsein innerhalb der Fakultät regen die Gutachter an, einen verstärkten Diskurs in den relevanten Gremien über die Ergebnisse der verschiedenen Evaluationen anzustreben. Die geplante Überarbeitung der Studieninhalte sollte auch unter Beteiligung der Studierenden dazu genutzt werden, mögliche konzeptionelle Schwachstellen auszuräumen.

2. Fahrzeugtechnik, B.Eng.

2.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Es gelten die Ausführungen unter II.1.1.

Die Hochschule gibt darüber hinaus an, dass die Absolvent/innen die erforderlichen anwendungsbezogenen Fachkenntnisse und Fähigkeiten erlangen sollen, um die komplexen Zusammenhänge im Bereich der Fahrzeugtechnik zu überblicken und selbständig, problemorientiert und fächerübergreifend auf wissenschaftlicher Grundlage zu arbeiten. Das Studienprogramm sei so ausgerichtet, dass es besonders für die Übernahme verantwortlicher Ingenieurpositionen in der Automobilindustrie befähige. Insbesondere können laut Hochschule nach einiger praktischer Erfahrung und persönlichen Begabungen Führungspositionen erreicht werden.

Die Studierenden sollen die Fähigkeit erlangen, das theoretische Grundwissen innovativ und projektorientiert in die Praxis umzusetzen. Grundlage dafür sei eine hohe Anzahl direkt an die Vorlesung gekoppelter Laborveranstaltungen, der hohe Praxisbezug und die frühzeitige Einbindung der Studierenden in industriell geförderte Entwicklungs- und Forschungsprojekte.

Darüber hinaus gibt die Hochschule an, dass durch die vielen internationalen Kooperationen mit Hochschulen und Universitäten zusätzlich die sprachlichen Fähigkeiten, die soziale Kompetenz und die internationale Teamfähigkeit der Studierenden entwickelt werden.

Begleitend sollen laut Hochschule in vielen Lehrveranstaltungen soziale Kompetenzen gefördert werden. Hierzu arbeiten die Studierenden in Gruppen, soweit Inhalt und Form der jeweiligen Lehrveranstaltung dieses ermöglichen.

Insbesondere die Lehrveranstaltungen der nicht-technischen Wahlpflichtfächer sollen die Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement fördern.

Die Gutachtergruppe stellt fest, dass sich das Studiengangskonzept an Qualifikationszielen orientiert, die fachliche und überfachliche Aspekte umfassen und sich insbesondere auf die Bereiche der wissenschaftlichen Befähigung, der Befähigung, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen, der Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement sowie der Persönlichkeitsentwicklung beziehen.

2.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs

Wie mit dem Bachelorstudiengang Fahrzeugmechatronik und -informatik auch sollen mit dem Studiengang Fahrzeugtechnik im Grundstudium der ersten drei Semester mathematisch-naturwissenschaftliche sowie ingenieurwissenschaftliche Grundlagen gelegt werden.

Aufbauend auf diesem Grundlagenstudium wählen die Studierenden zum vierten Semester

eine von fünf Studienrichtungen:

- Aggregate- und Fahrwerkentwicklung
- Aufbauentwicklung
- Kunststofftechnik
- Produktion und Umwelt
- Servicetechnik und -prozesse

Diese Studienrichtungen bestimmen die Ausrichtung des vierten und des sechsten Semesters.

Die Studienrichtung Aggregate- und Fahrwerkentwicklung soll den Studierenden Grundlagenkenntnisse in der Entwicklung sowohl moderner, klassischer als auch alternativer, zukünftiger Automobilantriebe und Fahrwerke vermitteln. Innerhalb des Studiums soll nicht nur auf den gesamten Antriebsstrang vom Aggregat bis zur Kraftübertragung an den Rädern Bezug genommen, sondern auch die Interaktion mit dem Fahrwerk und der Fahrdynamik des Gesamtfahrzeuges fachlich fundiert dargestellt werden. Es gehe darum, Studierende zu befähigen, konventionelle und alternative Antriebe und Fahrwerkkomponenten zu verstehen, um zukünftige Technologien für komfortable verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge entwickeln zu können.

Die Studienrichtung Aufbauentwicklung wurde in Zusammenarbeit mit dem Kooperationspartner Volkswagen AG entwickelt. In diesem Studienangebot soll die Entwicklung (Konstruktion, Berechnung, Versuch) des Fahrzeugaufbaus im Vordergrund stehen. Da der Fahrzeugaufbau sehr stark designorientiert ist, soll auf das Spannungsfeld Technik/Design eingegangen werden. Die Absolvent/innen sollen die Zusammenhänge und Anforderungen der Baugruppen kennen und beurteilen können.

Die Studienrichtung Kunststofftechnik soll der immer stärker werdenden Bedeutung der Werkstoffgruppe der Kunststoffe im Fahrzeugbau Rechnung tragen. Die Studierenden sollen befähigt werden, sowohl konstruktiv Bauteile in Kunststoffen zu entwerfen als auch diese Bauteile mit geeigneten Fertigungsverfahren zu produzieren. Daher umfasst das Studium neben den werkstofflichen Grundlagen insbesondere auch konstruktive und fertigungstechnische Inhalte. Zur Realisierung der praxisnahen Ausbildung stehen gut ausgestattete Labore und ein Technikum mit diversen Verarbeitungsmaschinen zur Verfügung.

Die Studierenden der Studienrichtung Produktion und Umwelt sollen als „Generalist/innen“ im Fahrzeugbau ausgebildet werden. Obwohl der Schwerpunkt der Studienrichtung im Bereich der Produktion liegt, soll den Studierenden die Breite der Fahrzeugtechnik vermittelt werden, die auch in den Studienrichtungen „Aggregate und Fahrwerktechnik“ und „Aufbauentwicklung“ enthalten sind. Darüber hinaus sollen den Studierenden auch Führungskompetenzen vermittelt werden. Zur fachgerechten Leitung der Produktionsabläufe sollen die Studierenden Kenntnisse und Methoden der Arbeitsorganisation, Produktionsplanung und -steuerung, Betriebs- und Lagerlogistik, Fabrikplanung und Instandhaltung vermittelt werden.

Die Studienrichtung Servicetechnik und -prozesse beschäftigt sich mit technischen und prozessoralen Aspekten während der Phase „Kundennutzung“ sowie mit der Rückführung der Erfahrungen aus dieser Phase in neue Entwicklungen. Darüber hinaus sollen die Prozesse im Produktlebenszyklus des Fahrzeugs und die Meilensteine „Übergabe an den Kunden“, „Wartung und Instandsetzung“ und „Recycling“ betrachtet werden. Zudem soll eine Einführung in den Bereich Aftersales mit der Betrachtung der Geschäftsprozesse unter globalen Gesichtspunkten, in die Grundlagen der Fahrzeugdiagnose sowie in das Qualitätsmanagement im Service gegeben werden.

Die Studienrichtung Kunststofftechnik konnte bislang aufgrund mangelnder Nachfrage nicht durchgeführt werden. Daher wurde beschlossen, diese Studienrichtung nicht mehr zu bewerben und somit auszusetzen, um bei den wenigen interessierten Studierenden keine Enttäuschungen zu verursachen. Die Gutachtergruppe regt hier an, bereits in der Prüfungsordnung eine Mindestteilnehmerzahl für die Studienrichtungen festzulegen und die Aussetzung auch in den offiziellen Dokumenten transparent zu kommunizieren.

Die Gutachtergruppe stellt fest, dass in den Qualifikationszielen des Studiengangs die alternativen Antriebe im Fokus stehen. Dies schlägt sich im Curriculum allerdings nur bedingt nieder. Hier ist eher ein Fokus auf konventionelle Antriebe, d.h. Verbrennungsmotoren und damit verbundenen Grundlagen zu verzeichnen. Zum Thema „Alternative Antriebe“ wird lediglich ein Modul (5 LP) angeboten. Die in der Modulbeschreibung⁴ angegebene Literatur deckt nur einen sehr geringen Teil des Themas ab. Um den selbst gesetzten Zielen des Studiengangs gerecht werden zu können, empfiehlt die Gutachtergruppe der Hochschule, die Inhalte zum Thema „Alternative Antriebe“ zu stärken.

Abgesehen davon, dass das Thema „Alternative Antriebe“ nur schwach vertreten ist, stellt die Gutachtergruppe insgesamt fest, dass das Studiengangskonzept in der Kombination der einzelnen Module prinzipiell stimmig im Hinblick auf formulierte Qualifikationsziele aufgebaut ist und adäquate Lehr- und Lernformen vorsieht

2.3 Studierbarkeit

Es gelten die Ausführungen unter II.1.3.

2.4 Ausstattung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.4.

⁴ Anlagenband 2, S. 89

2.5 Qualitätssicherung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.5.

3. Fahrzeugtechnik im Praxisverbund, B.Eng.

3.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Es gelten die Ausführungen unter II.1.1 und II.2.1.

Es sollen die identischen Qualifikationsziele erreicht werden wie im Bachelorstudiengang Fahrzeugtechnik. Die Gutachtergruppe zeigte sich verwundert, dass sich die Studienform „im Praxisverbund“ nicht in den Zielen des Studiengangs widerspiegelt. Sie empfiehlt, für den Studiengang entsprechende spezifische Qualifikationsziele zu formulieren.

Die Gutachtergruppe stellt fest, dass sich das Studiengangskonzept an Qualifikationszielen orientiert, die fachliche und überfachliche Aspekte umfassen und sich insbesondere auf die Bereiche der wissenschaftlichen Befähigung, der Befähigung, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen, der Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement sowie der Persönlichkeitsentwicklung beziehen.

3.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs

Es gelten die Ausführungen unter II.1.2 und II.2.2.

Der Bachelorstudiengang Fahrzeugtechnik im Praxisverbund ist inhaltlich identisch mit dem Bachelorstudiengang Fahrzeugtechnik. Er integriert im zweiten Semester ein nicht-kreditiertes zusätzliches Praxissemester in einem Partnerunternehmen, so dass die Regelstudienzeit auf acht Semester bei 210 Leistungspunkten verlängert ist. Für die Aufnahme des Studiums ist neben der Hochschulzugangsberechtigung ein gleichzeitiges Ausbildungsverhältnis mit einer Partnerfirma der Fakultät Fahrzeugtechnik nachzuweisen. In der vorlesungsfreien Zeit leisten die Studierenden ebenfalls nicht-kreditierte Praxiszeiten in ihren Unternehmen ab. Wie die Studierenden im Studiengang Fahrzeugtechnik absolvieren die Studierenden im Praxisverbund im fünften Semester eine Praxisphase (18 LP). Diese steht allerdings im Zeichen der Ausbildung und dient der Vorbereitung auf die IHK-Prüfung. Die Kooperation zwischen der Hochschule und den Partnerunternehmen ist vertraglich geregelt. Rechte und Pflichten sind festgelegt.

Es besteht ein Beirat mit Vertreter/innen der Kooperationspartner sowie der Berufsbildenden Schulen.

Die meisten Studierenden studieren in einem ausbildungsintegrierenden Modell, d.h. sie absolvieren parallel zum Studium eine Ausbildung und legen die IHK-Prüfung ab. Es ist aber auch möglich, in einem praxisintegrierenden Modell zu studieren, d.h. ohne IHK-Prüfung und Ausbildungsabschluss.

Ursprünglich wurden die Studiengänge Fahrzeugtechnik im Praxisverbund und Fahrzeug-

mechatronik und -informatik im Praxisverbund an der Ostfalia Hochschule als „dual“ bezeichnet und beworben. Es liegt eine enge zeitliche und organisatorische Verzahnung der beiden Lernorte Hochschule und Partnerbetrieb vor. Eine inhaltliche Verzahnung⁵ ist jedoch kaum vorhanden. Daher entschied die Ostfalia Hochschule mit Schreiben vom 2. Februar 2018, künftig auf das Label „dual“ zu verzichten. Sie kündigte an, ihre Studiengänge im Praxisverbund in Informationsmaterialien und sonstigen Veröffentlichungen künftig nicht mehr als „dual“ zu bezeichnen.

Die Gutachtergruppe stellt insgesamt fest, dass das Studiengangskonzept in der Kombination der einzelnen Module prinzipiell stimmig im Hinblick auf formulierte Qualifikationsziele aufgebaut ist und adäquate Lehr- und Lernformen vorsieht

3.3 Studierbarkeit

Es gelten die Ausführungen unter II.1.3.

Die Studierenden erhalten von ihren Ausbildungsfirmen eine Vergütung.

Die befragten Studierenden berichteten, dass für neue Kooperationspartner kaum Informationen bereit gestellt würden, so dass es sowohl für die Studierenden als auch für die betreffenden Firmen anfangs schwer sei, sich zu orientieren. Die Gutachtergruppe regt an, hier den Informationsfluss insbesondere zu neuen Kooperationspartnern deutlich zu verbessern.

Die Studierenden berichteten zudem, dass mitunter die Anfertigung der Studienarbeit mit der IHK-Prüfung kollidiere. Hier wäre ggf. zu prüfen, wie dies zeitlich besser abgestimmt werden könnte.

3.4 Ausstattung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.4.

3.5 Qualitätssicherung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.5.

⁵ Entsprechend „Handreichung zur Akkreditierung von Studiengängen mit besonderem Profilanspruch“ (Drs. AR 95/2010)

4. Fahrzeugmechatronik und -informatik, B.Eng.

4.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Es gelten die Ausführungen unter II.1.1.

Die Hochschule gibt darüber hinaus an:

Mit dem Studiengang Fahrzeugmechatronik und -informatik möchte die Hochschule Ingenieur/innen hervorbringen, die den Bereich der Funktions- und Systementwicklung mechatronischer und informationstechnischer Systeme in der Fahrzeugtechnik beherrschen. Die Absolvent/innen sollen sowohl über Grundkenntnisse in der Fahrzeugtechnik als auch über vertiefte Kenntnisse auf den Gebieten der Fahrzeugregelung, Fahrzeuginformatik und Fahrzeugelektronik verfügen.

Schlüsselkompetenzen im Bereich der betriebswirtschaftlichen Grundlagen, der rechtlichen und grundrechtlichen Grundlagen sowie im Bereich der Personalführung und des Projektmanagements sollen in Lehrveranstaltungen mit zum Teil stark seminaristischer Ausprägung vermittelt werden. Die Persönlichkeitsentwicklung sowie die Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement sollen vor allem in praktischen Anwendungen im Rahmen von interdisziplinären Projekten und Gruppenarbeiten in Laboren vermittelt werden. Die Studierenden sollen hierbei lernen, ihre eigenen Ziele und Fähigkeiten zu reflektieren, die gemeinsame Ausrichtung in der Gruppe zu finden sowie die Wirkungen ihrer Arbeit im gesamtgesellschaftlichen Rahmen zu betrachten.

Die Gutachtergruppe stellt fest, dass sich das Studiengangskonzept an Qualifikationszielen orientiert, die fachliche und überfachliche Aspekte umfassen und sich insbesondere auf die Bereiche der wissenschaftlichen Befähigung, der Befähigung, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen, der Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement sowie der Persönlichkeitsentwicklung beziehen.

4.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs

Das Grundlagenstudium der ersten drei Semester stimmt weitgehend mit dem Grundlagenstudium des Bachelorstudiengangs Fahrzeugtechnik überein.

Für das vierte und sechste Semester wählen die Studierenden eine der beiden Studienrichtungen:

- Mechatronik
- Informatik und Elektronik

Die Studienrichtung Mechatronik beschäftigt sich mit der Kopplung mechanischer und elektronischer Komponenten im Fahrzeug. Sie will auf die Entwicklung derartiger Systeme

abzielen, wie sie vor allem in den Anwendungsbereichen Aggregate, Fahrwerk und Komfort zu finden sind. Hierfür soll fundiertes Wissen im jeweiligen Anwendungsbereich vermittelt werden sowie auch der informations- und regelungstechnischen Methoden sowie der grundlegenden System- und Steuergerätearchitekturen.

Im Gegensatz dazu fokussiert die Studienrichtung Informatik und Elektronik mehr auf die Komponenten- und Methodensicht der Informationsverarbeitung im Fahrzeug. Damit deckt sie im Wesentlichen den Kernbereich der Elektrik/Elektronik-Entwicklung ab. Den Schwerpunkt bilden zum einen die Methoden der Informationsverarbeitung sowie deren software- und hardwarebasierte Realisierung. Zum anderen werden Aspekte des Entwurfs, der Integration sowie des Tests von Komponenten und Systemen behandelt, die eine bedeutende Rolle bei der effizienten Entwicklung und Inbetriebnahme vernetzter Systeme darstellen. In diesem Sinne werden die Themen System- und Softwareentwurfstechniken, Systemarchitekturen ebenso behandelt wie die Signalübertragung.

Der Gutachtergruppe fällt auf, dass als Qualifikationsziel des Studiengangs die Beherrschung „der Funktions- und Systementwicklung mechatronischer und informations-technischer Systeme in der Fahrzeugtechnik“ genannt wird. Dies wird von der Gutachtergruppe begrüßt. Allerdings scheint für die Studienrichtung Mechatronik das Qualifikationsziel der Systementwicklung informationstechnischer Systeme aufgrund des geringen Informatikanteils von ca. 30 LP gefährdet zu sein. Auch der Bestandteil „Informatik“ im Studiengangstitel scheint für Studierende der Studienrichtung Mechatronik nicht angemessen zu sein. Bereits die Gutachtergruppe der vorangegangenen Akkreditierung kam zur gleichen Einschätzung und formulierte damals eine entsprechende Empfehlung. Die Gutachtergruppe bemängelt den Studiengangstitel „Fahrzeugmechatronik und -informatik“ als unzutreffend. Beispielsweise würde der Titel „Fahrzeugmechatronik“ den Kern des Studiengangs besser treffen. Eine Schwerpunktbildung „Informatik und Elektronik“ unter einem treffenderen Haupttitel würde die Gutachtergruppe befürworten. Sie fordert die Hochschule auf, entweder einen treffenderen Studiengangstitel zu wählen oder die Informatikanteile des Studiengangs zu stärken, um einen Abschluss „Informatik“ auch für die Studierenden der Studienrichtung „Mechatronik“ zu rechtfertigen.

Abgesehen von den geringen Informatikanteilen in der Studienrichtung Mechatronik stellt die Gutachtergruppe insgesamt fest, dass das Studiengangskonzept in der Kombination der einzelnen Module prinzipiell stimmig im Hinblick auf formulierte Qualifikationsziele aufgebaut ist und adäquate Lehr- und Lernformen vorsieht

4.3 Studierbarkeit

Es gelten die Ausführungen unter II.1.3.

4.4 Ausstattung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.4.

4.5 Qualitätssicherung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.5.

5. Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund, B.Eng.

5.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Es gelten die Ausführungen unter II.1.1 und II.4.1.

Es sollen die identischen Qualifikationsziele erreicht werden wie im Bachelorstudiengang Fahrzeugmechatronik und -informatik. Die Gutachtergruppe zeigte sich verwundert, dass sich die Studienform „im Praxisverbund“ nicht in den Zielen des Studiengangs widerspiegelt. Sie empfiehlt, für den Studiengang entsprechende spezifische Qualifikationsziele zu formulieren.

Die Gutachtergruppe stellt fest, dass sich das Studiengangskonzept an Qualifikationszielen orientiert, die fachliche und überfachliche Aspekte umfassen und sich insbesondere auf die Bereiche der wissenschaftlichen Befähigung, der Befähigung, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen, der Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement sowie der Persönlichkeitsentwicklung beziehen.

5.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs

Es gelten die Ausführungen unter II.1.2, II.3.2 und II.4.2.

Der Bachelorstudiengang Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund ist inhaltlich identisch mit dem Bachelorstudiengang Fahrzeugmechatronik und -informatik.

Abgesehen von den geringen Informatikanteilen in der Studienrichtung Mechatronik stellt die Gutachtergruppe insgesamt fest, dass das Studiengangskonzept in der Kombination der einzelnen Module prinzipiell stimmig im Hinblick auf formulierte Qualifikationsziele aufgebaut ist und adäquate Lehr- und Lernformen vorsieht

In der englischen Übersetzung wird der Studiengang als „Automotive Mechatronics and Embedded Systems“ bezeichnet. Die Gutachtergruppe sieht den zweiten Teil der Übersetzung mit „Embedded Systems“ als nicht adäquat zur deutschen Bezeichnung Informatik an. Eine zielführende Änderung der Formulierung wird empfohlen.

5.3 Studierbarkeit

Es gelten die Ausführungen unter II.1.3 und II.3.3.

5.4 Ausstattung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.4.

5.5 Qualitätssicherung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.5.

6. Automotive Service Technology and Processes, M.Eng.

6.1 Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Es gelten die Ausführungen unter II.1.1.

Die Masterprüfungsordnung besagt unter § 1:

„Das Studium dient dem wissenschaftlichen und anwendungsorientierten Erwerb von Kompetenzen auf dem Gebiet der fahrzeugrelevanten Servicetechnologien und Serviceprozesse zusätzlich zu bereits vorhandenem Ingenieurwissen und der Aneignung von Managementkompetenzen auf der Grundlage wissenschaftlicher Methoden. Der Studiengang qualifiziert für die Wahrnehmung leitender Funktionen in Unternehmen.“

Die Hochschule gibt darüber hinaus an, mit diesem serviceorientierten internationalen Masterstudiengang dem Bedarf der Automobilindustrie nach engeren Kontakten zu den Endkunden entgegenzukommen. Den Kunden sollen Dienste bereitgestellt bzw. vermittelt werden. In Zukunft wird das Fahrzeug der permanenten Verbindung zum Kunden dienen und parallel auch Informationsquelle für andere Serviceanbieter sein.

Die Absolvent/innen sollen den Anforderungen eines sich verändernden Marktes begegnen können. Die Komplexität der Fahrzeuginstandsetzung wird wesentlich zunehmen, was mit Neuentwicklungen von Servicetools und neuen Verfahren und Prozessen vom Hersteller bis in den Einzelhandel hinein kompensiert werden muss.

Die Studierenden sollen zudem dazu befähigt werden, im Rahmen der Globalisierung interkulturell zu agieren.

Das Studienangebot soll den Studierenden Managementwissen, Technik- und Prozesswissen ebenso wie Marketingaspekte, Qualitätsgrundsätze und Kundenorientierung im internationalen Umfeld vermittelt. Es soll die Studierenden dazu befähigen, den kommenden Herausforderungen gerecht zu werden.

Die Studierenden sollen die Zusammenhänge erkennen, analysieren und bewerten können, sowie Methoden und Fachwissen erlangen, um im weiteren Berufsleben einen wesentlichen Beitrag zur Neuausrichtung und zur Umsetzung von neuen Strategien und Prozessen im Servicebereich und ähnlichen Themengebieten leisten zu können.

Die Gutachtergruppe stellt fest, dass sich das Studiengangskonzept an Qualifikationszielen orientiert, die fachliche und überfachliche Aspekte umfassen und sich insbesondere auf die Bereiche der wissenschaftlichen Befähigung, der Befähigung, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen, der Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement sowie der Persönlichkeitsentwicklung beziehen.

6.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs

Im Rahmen des Studiengangs kooperiert die Ostfalia Hochschule mit externen Kooperationspartnern, insbesondere mit der Volkswagen AG.

Der weiterbildende Masterstudiengang „Automotive Service Technology and Processes“ baut auf berufliche Vorerfahrung auf und ist auf internationale Studierende ausgerichtet. Er wird vollständig in englischer Sprache durchgeführt. Auch Kenntnisse der deutschen Sprache werden vorausgesetzt (Level B1).

Die Hochschule bietet mit ihrem praxisrelevanten und anwendungsorientierten Studiengang ein internationales Programm. Zurzeit kommen die meisten Studierenden aus Indien. Das Angebot ist global ausgerichtet und soll daher in allen Modulen immer auch internationale Aspekte beinhalten. Die Studierenden arbeiten in einigen praktischen Laborveranstaltungen in Gruppen, um die sozialen und interkulturellen Kompetenzen zu erweitern.

Die Hochschule gibt an, im ersten Semester großes Gewicht auf Vernetzung der Studierenden untereinander und eine interkulturelle Sensibilisierung zu legen.

Das zweite Semester beinhaltet die Module Technical Product Quality, Service Technology and Diagnostics sowie Service Quality.

Im letzten Semester wird im Modul Vehicle Communication Technology (6 LP) die Kommunikationstechnik noch einmal durch eine Blockvorlesung und zugeordneter Laborarbeit vertieft. Anschließend sollen die Studierenden in eine Praxisphase gehen, die möglichst mit der Anfertigung einer Masterarbeit einhergeht. Das Modul „Masterthesis und Kolloquium“ umfasst 24 LP. Für die Praxisphase werden keine gesonderten Leistungspunkte vergeben. In der Modulbeschreibung⁶ wird für die Praxisphase ein Zeitraum von sechs Monaten festgelegt. Die Organisation des dritten Semesters (Abschlusssemester) erscheint unklar. Die Prüfungsordnung definiert die Praxisphase nicht. Die befragten Studierenden berichteten, dass durch die Praxisphase die Abschlussarbeit erst im darauf folgenden Semester angefertigt werden könne. Auch die Tabelle zu den Studierendenzahlen der letzten zehn Semester⁷ legt die Vermutung nahe, dass es nicht möglich ist, den Studiengang innerhalb der Regelstudienzeit, d.h. innerhalb von drei Semestern abzuschließen. Die Gutachtergruppe bemängelt die unklare Situation des Abschlusssemesters. Sie fordert die Hochschule auf, das dritte Semester aussagekräftig zu dokumentieren. Der Studiengang muss in drei Semestern studierbar sein.

Bzgl. der geforderten Sprachkenntnisse sieht die Zugangsordnung unter § 2 (4) vor, dass

⁶ Anlagenband 6, S. 20. In den Informationen auf der Hochschul-Website heißt es, dass die Praxisphase mindestens 18 Wochen betragen soll.
https://www.ostfalia.de/export/sites/default/de/f//galleries/fahrzeugtechnik_studienangebot/ASTP-Ausbildungsplan.pdf

⁷ Anlagenband 6, S. 25

Deutschkenntnisse auf dem Niveau B1⁸ (bzw. bei Einschreibung A2) nachgewiesen werden müssen. Den zumeist ausländischen Studierenden stehen englischsprachige Informationen zum Studiengang zur Verfügung, wie z.B. das Modulhandbuch. Prüfungsordnung und Zugangsordnung liegen allerdings nur in der deutschen Fassung vor. Die Gutachtergruppe hegt Bedenken, ob die deutschen Sprachkenntnisse der Studierenden ausreichen, die Feinheiten der Ordnungen zu verstehen. Sie empfiehlt daher, den Studierenden die wichtigen Dokumente wie Prüfungsordnung und Zugangsordnung in englischer Übersetzung zur Verfügung zu stellen. Dabei wäre es möglich, in den englischen Übersetzungen darauf hinzuweisen, dass die Übersetzung nur eine Hilfestellung darstellt und die deutschsprachige Fassung die jeweils rechtsgültige ist.

Abgesehen von der noch unklaren Organisation des dritten Semesters stellt die Gutachtergruppe insgesamt fest, dass das Studiengangskonzept in der Kombination der einzelnen Module stimmig im Hinblick auf formulierte Qualifikationsziele aufgebaut ist und adäquate Lehr- und Lernformen vorsieht.

Die Gutachtergruppe bestätigt, dass der Masterstudiengang den inhaltlichen Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse für die Master-Ebene entspricht.

Der Masterstudiengang baut auf dem Wissen und Verstehen auf der Ebene eines zuvor abgeschlossenen Bachelorstudienganges auf und geht wesentlich darüber hinaus. Die Studierenden werden befähigt, sich selbst neue Themengebiete zu erarbeiten. Die Absolvent/innen sind in der Lage, die Besonderheiten, Grenzen, Terminologien und Lehrmeinungen ihres Lehrgebietes zu definieren und zu interpretieren. Ihr Wissen und Verstehen bildet die Grundlage für die Entwicklung und Anwendung eigenständiger Ideen sowie für ein tieferes Verständnis auf dem aktuellen Stand des Wissens in ihrem Gebiet.

Anhand der stichprobenartigen Einsichtnahme in Abschlussarbeiten kann die Gutachtergruppe ein angemessenes wissenschaftliches Niveau der Absolvent/innen bestätigen. Auch die sprachliche Qualität ist gut. Die eingesehenen Arbeiten – welche offensichtlich auf Grund von Geheimhaltungsvereinbarungen nur eingeschränkt zur Verfügung gestellt werden konnten – behandeln jedoch zum großen Teil betriebswirtschaftliche und weniger technische Fragestellungen. Angesichts des Fokus des Studiengangs sollte die Hochschule ggf. überprüfen, ob die Themensetzung in den Unternehmen stärker gesteuert werden könnte.

Die Master-Studierenden erwerben und vertiefen die instrumentale Kompetenz, ihr Wissen und Verstehen sowie ihre Problemlösungsfähigkeiten in neuen Situationen anzuwenden.

Die Studierenden erwerben z.B. durch die Anfertigung der Masterarbeit die systemischen Kompetenzen, Wissen zu integrieren, mit Komplexität umzugehen und auch auf der Grundlage unvollständiger oder begrenzter Informationen wissenschaftlich fundierte

⁸ Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen

Entscheidungen zu treffen.

Kommunikative Kompetenzen wie die Fähigkeit, auf dem aktuellen Stand von Forschung und Anwendung Informationen und Schlussfolgerungen in klarer und eindeutiger Weise weiterzugeben und sich mit Fachleuten wie mit Laien auszutauschen, werden gefördert und angewendet.

Die Zugangsordnung für den Masterstudiengang regelt unter § 2:

„(1) Voraussetzung für den Zugang zum weiterbildenden Masterstudiengang „Automotive Service Technology and Processes“ ist, dass die Bewerberin oder der Bewerber

- entweder an einer deutschen Hochschule oder an einer Hochschule, die einem der Bologna-Signatarstaaten angehört, einen Bachelorabschluss oder einen diesem gleichwertigen Abschluss erworben hat,*
oder
- an einer anderen ausländischen Hochschule einen gleichwertigen Abschluss erworben hat; die Gleichwertigkeit wird nach Maßgabe der Bewertungsvorschläge der Zentralstelle für ausländisches Bildungswesen beim Sekretariat der Kultusministerkonferenz (<http://anabin.kmk.org>) festgestellt*
und
- eine fachlich geeignete berufspraktische Erfahrung im ingenieurwissenschaftlichen Bereich von mindestens einem Jahr in Vollzeitbeschäftigung bzw. in Teilzeitbeschäftigung mit mindestens der Hälfte der regelmäßigen Arbeitszeit nachweisen kann.*

Die Entscheidung, ob die berufspraktische Erfahrung fachlich geeignet ist, trifft die Auswahlkommission; die Feststellung kann mit einer Nebenbestimmung versehen werden, noch fehlende Module innerhalb von zwei Semestern nachzuholen.

(2) Das Erststudium muss eine Regelstudiendauer von in der Regel 7 Semestern mit 210 Leistungspunkten (LP) gemäß des European Credit Transfer and Accumulation System (ECTS) aufweisen.

Zudem werden die erwarteten Englisch- sowie Deutschkenntnisse definiert.

Unter § 4 wird die Auswahlentscheidung geregelt: *„Anhand der Abschlussnote nach § 3 Absatz 2 Buchstabe a) und der Dauer einer nachgewiesenen fachlich geeigneten berufspraktischen Erfahrung oder ehrenamtlichen Tätigkeit wird eine Rangliste gebildet. Dabei wird für jedes volle Jahr der Tätigkeit die Note um 0,1, insgesamt jedoch um maximal 0,5 Zähler verbessert. Bei Ranggleichheit entscheidet das Los.“*

Die Gutachtergruppe hält die Zugangsvoraussetzungen sowie das Auswahlverfahren für adäquat.

Die Gutachtergruppe begrüßt die Voraussetzung der fachlich geeigneten berufspraktischen Erfahrung im ingenieurwissenschaftlichen Bereich von mindestens einem Jahr. Zwar wundert es sie, dass dies eine Jahr auch in Teilzeit erbracht worden sein kann. Dennoch

akzeptiert sie die Regelung. Die Gutachtergruppe zeigt sich allerdings verwundert, dass keine fachliche Eingrenzung für den vorangegangenen Studienabschluss vorgenommen wurde. Die Hochschulvertreter/innen erläuterten, dass dies aufgrund des Niedersächsischen Hochschulgesetzes (NHG § 18 (8)) nicht möglich sei. Daher erachtet die Gutachtergruppe die Zugangsvoraussetzungen als angemessen. Nur in einem Punkt sollte noch eine Korrektur vorgenommen werden. Um Bachelorabsolvent/innen aus Intensivstudiengängen, die 210 LP in sechs Semestern erreichen, nicht zu benachteiligen, empfiehlt die Gutachtergruppe, als Voraussetzung für den Bachelorabschluss nicht „7 Semester mit 210 Leistungspunkten“ zu nennen, sondern nur „210 Leistungspunkte“.

Nachdem in der Vergangenheit das Angebot eines Brückensemesters für Bewerber/innen mit einem Bachelorabschluss von 180 LP nicht nachgefragt wurde, stellt die Hochschule dieses Angebot ein. Es werden nur noch Bewerber/innen zugelassen, die bereits über 210 LP verfügen.

6.3 Studierbarkeit

Es gelten die Ausführungen unter II.1.3.

Um die kulturellen Veränderungen und die damit einhergehenden Belastungen der ausländischen Studierenden abzufedern, steht für Wohnungssuche, praktische kulturelle Beratung, Fragen des täglichen Lebens und den Umgang mit Behörden eine Sozialarbeiterin zur Verfügung. Positiv ist, dass diese Mitarbeiterin von der eigentlichen Lehre entkoppelt ist, so dass die Hemmschwelle für die Studierenden, Wünsche, Probleme und Anregungen zu äußern, geringer ist.

Die Studierenden erfahren eine intensive Betreuung durch spezielles Personal der Fakultät Fahrzeugtechnik, durch das Trainings- und Weiterbildungszentrums Wolfenbüttel und das International Student Office.

Darüber hinaus werden extracurriculare Sprachkurse, Kurse zum wissenschaftlichen Arbeiten und Bewerbungstrainings angeboten. Auch bei der Suche nach einem Praktikumsplatz für das dritte Semester werden die Studierenden unterstützt. Trotz der vielfältigen Trainingsangebote tun sich die ausländischen Studierenden zum Teil schwer, einen Praxisplatz zu finden. Die befragten Studierenden äußerten die Befürchtung, dass das zu einer Verzögerung des Studienverlaufs führen könnte. Die Gutachtergruppe lobt die intensiven Unterstützungsmaßnahmen für diese besondere Studierendenschaft ausdrücklich, regt aber dennoch an, die Suche nach einem Praktikumsplatz noch stärker zu flankieren.

6.4 Ausstattung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.4.

Der weiterbildende Masterstudiengang ist gebührenfinanziert und nicht kapazitätswirksam. Die Lehre wird von Lehrenden der Ostfalia Hochschule im Nebenamt erbracht. Es werden aber auch zahlreiche Lehrbeauftragte eingesetzt. Hier regt die Gutachtergruppe an, mehr hauptamtliches Personal einzubinden, um das wissenschaftliche Niveau der Studierenden nicht zu gefährden. Die Hochschule sollte zudem sicherstellen, dass (neue) Lehrbeauftragte über eine für die Lehre an einer Hochschule geeignete Qualifikation verfügen.

Aufgrund der besonderen Bedürfnisse der Studierendenschaft wurde im Jahr 2013 eine Sozialarbeiterin mit 25 Stunden pro Woche eingestellt, um den Studierenden mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, etwa bei der Wohnungssuche oder bei unerwartet eintretenden Schwierigkeiten.

6.5 Qualitätssicherung

Es gelten die Ausführungen unter II.1.5.

Seit der Einführung des Studiengangs hat die Hochschule umfangreiche Erfahrungen mit der Betreuung der ausländischen Studierenden gesammelt. Sie hat die zahlreichen Optimierungen insbesondere auf der organisatorischen Ebene dargelegt.

7. Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates

7.1 Qualifikationsziele des Studiengangskonzeptes

(Kriterium 2.1)

Das Kriterium 2.1 ist erfüllt. Es gelten die Ausführungen unter II.1.1, II.2.1, II.3.1, II.4.1, II.5.1 und II.6.1.

7.2 Konzeptionelle Einordnung der Studiengänge in das Studiensystem

(Kriterium 2.2)

Das Kriterium 2.2 ist teilweise erfüllt.

Die formalen Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse werden erfüllt (zu den inhaltlichen Anforderungen siehe II.1.2 und II.6.2).

Die vier Bachelorstudiengänge führen zum Abschluss "Bachelor of Engineering". Der Masterstudiengang Automotive Service Technology and Processes führt zum Abschluss "Master of Engineering". Abschlüsse und Bezeichnungen sind zutreffend.

Die Regelstudiendauer beträgt für die Bachelorstudiengänge Fahrzeugtechnik sowie Fahrzeugmechatronik und -informatik sieben Semester und umfasst 210 Leistungspunkte (LP). Für die Bachelorstudiengänge Fahrzeugtechnik im Praxisverbund sowie Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund beträgt sie acht Semester und umfasst ebenfalls 210 Leistungspunkte (LP). Dies ist dem integrierten nicht-kreditierten zusätzlichen Praxissemester geschuldet.

Die Bachelor-Abschlussarbeit mit Kolloquium umfasst jeweils zwölf LP und entspricht somit den Strukturvorgaben.

Die Bachelorstudierenden müssen ein Vorpraktikum von 13 Wochen Dauer vorweisen.

Die Regelstudiendauer des Masterstudienganges beträgt drei Semester und umfasst 90 LP. Die Abschlussarbeit mit Kolloquium umfasst 24 LP und entspricht somit ebenfalls den Strukturvorgaben. Allerdings bemängelt die Gutachtergruppe, dass der Studiengang nicht innerhalb der Regelstudienzeit studierbar zu sein scheint. Sie fordert die Hochschule auf, das dritte Semester aussagekräftig zu dokumentieren und die Studierbarkeit in der Regelstudienzeit nachzuweisen (siehe II.6.2).

Der Masterstudiengang wird dem Profil „anwendungsorientiert“ zugeordnet. Die Gutachtergruppe bestätigt dies.

Alle fünf Studiengänge werden nur in Vollzeit angeboten.

Die Arbeitsbelastung der Studierenden wird in allen fünf Studiengängen mit 30 Stunden pro

LP berechnet. Dies geht jeweils aus § 3 der Prüfungsordnungen hervor.

Die fünf Studiengänge sind mit Leistungspunkten versehen und durchgehend modularisiert. Die Gutachtergruppe stellt fest, dass die Module prinzipiell thematisch und zeitlich abgerundete, in sich geschlossene und mit Leistungspunkten belegte Studieneinheiten darstellen. Allerdings stellt die Gutachtergruppe Ausnahmen fest. Einige Module der beiden Studiengänge Fahrzeugtechnik sowie Fahrzeugtechnik im Praxisverbund erscheinen inhaltlich wenig zusammenhängend, wie vor allem das Modul „Fahrzeugtechnische Grundlagen“. Die Zusammensetzung des Moduls aus den Lehrveranstaltungen „Einführung in die Fahrzeugtechnik“ und „Projektmanagement und wiss. Arbeiten“ erscheint wenig sinnvoll. Bzgl. der beiden genannten Studiengänge empfiehlt die Gutachtergruppe, die Modularisierung bzw. die Zusammensetzung der Module zu überprüfen.

Die Module sind in der Regel innerhalb eines Semesters zu absolvieren. Die Module umfassen fünf bis acht LP, im Masterstudiengang auch bis zu zwölf LP. Die Mindestmodulgröße wird größtenteils beachtet. Das Bachelormodul „Interdisziplinäres Projekt“ umfasst drei LP. Die Hochschule begründet dies damit, dass auf diese Weise die Kompatibilität mit anderen Studiengängen an anderen Fakultäten gewährleistet werden kann. Der Wahlpflichtbereich der Bachelorstudiengänge enthält insbesondere im nicht-technischen Bereich hauptsächlich Module, die mit 2,5 LP die Mindestgröße unterschreiten. Die Hochschulvertreter/innen erläuterten, dass manche Themenbereiche von ihrem Umfang her fünf Leistungspunkte nicht rechtfertigen. Zudem greife die Fakultät auf das Hochschulweite Angebot zurück, das eher kleinteilig sei. Die Gutachtergruppe akzeptiert das Vorgehen der Hochschule, regt aber an, bei den Weiterentwicklungen der Studiengänge auch im Wahlpflichtbereich vermehrt auf die Mindestmodulgröße zu achten (siehe auch II.1.2).

Die Modulbeschreibungen entsprechen den formalen Vorgaben der KMK. Sie enthalten Angaben zu Inhalten und Qualifikationszielen der Module, Lehr- und Prüfungsformen, Voraussetzungen für die Teilnahme, Verwendbarkeit des Moduls, Voraussetzungen für die Vergabe von Leistungspunkten, Häufigkeit des Angebots der Module, Arbeitsaufwand und Dauer der Module. Allerdings stellt die Gutachtergruppe fest, dass die Modulbeschreibungen aller fünf Studiengänge eine recht unterschiedliche Qualität aufweisen. Sie empfiehlt daher dringend, die Modulbeschreibungen aller fünf Studiengänge inhaltlich zu überarbeiten. Insbesondere sollten die Qualifikationsziele (intendierte Lernergebnisse) präzisiert und kompetenzorientiert formuliert werden.⁹ Wenn Literatur angegeben wird, sollten die Angaben der gängigen Zitierweise entsprechen. Auch die Gewichtung von Teilprüfungen für die Modulnote sollte nach Möglichkeit in die Modulbeschreibungen aufgenommen werden.

⁹ Beispiele für zu überarbeitende Module sind: Alternative Antriebe (Anlagenband 2, S. 89), Angewandte Fahrzeugdiagnose (S. 94), Industrial Engineering (S. 105), Werkzeugmaschinen (S. 106), Automatisierung (S. 107), Automotive Softwaretechnik (Anlagenband 3, S. 66), Assistenz-, Sicherheits- und Infotainmentsysteme (S. 70) und andere mehr. Im Wesentlichen werden in den Qualifikationszielen dieser Module die Lehrinhalte wiedergegeben.

Die Gutachtergruppe bemängelt die Modulbeschreibungen und Dokumentationen der Bachelormodule „Praxisphase“ und „Studienarbeit“ sowie des Master-Abschlusssemesters. Diese müssen aussagekräftig formuliert werden (siehe II.1.2 und II.6.2).

Die Prüfungsordnungen¹⁰ sehen die Vergabe von relativen Noten vor in Form einer relativen Einstufung gemäß ECTS User's Guide.

Die Prüfungsordnungen¹¹ regeln jeweils die wechselseitige Anerkennung von extern erbrachten Leistungen gemäß der Lissabon-Konvention. Regelungen zur Anrechnung von nachgewiesenen gleichwertigen Kenntnissen und Fähigkeiten, die außerhalb des Hochschulbereichs erworben wurden, finden sich ebenfalls an gleicher Stelle. Bis zu 50 % können angerechnet werden.

Es wurden Diploma Supplements¹² vorgelegt.

Die Bachelorstudiengänge sind im Grundsatz wissenschaftlich breit qualifizierend und berufsbefähigend angelegt und eröffnen als erster regulärer Hochschulabschluss sowohl den Eintritt in den Arbeitsmarkt als auch die Wahl unter mehreren unterschiedlich profilierten Masterstudiengängen. Alle fünf Studiengänge fügen sich gut in das Profil der Hochschule ein. Somit werden die niedersächsischen Strukturvorgaben erfüllt.

7.3 Studiengangskonzept

(Kriterium 2.3)

Das Kriterium 2.3 ist teilweise erfüllt. Es gelten die Ausführungen unter II.1.2, II.2.2, II.3.2, II.4.2, II.5.2 und II.6.2.

Die Gutachtergruppe fordert die Hochschule auf, in den Bachelorstudiengängen die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ aussagekräftig zu formulieren. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden.

Bzgl. der Studiengänge „Fahrzeugmechatronik und -informatik“ sowie „Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund“ kritisiert die Gutachtergruppe den unzutreffenden Studiengangstitel. Daher muss die Hochschule entweder einen treffenderen Studiengangstitel wählen oder sie muss die Informatikanteile des Studiengangs stärken, um einen Abschluss „Informatik“ auch für die Studierenden der Studienrichtung „Mechatronik“ zu rechtfertigen.

Im Masterstudiengang muss das dritte Semester aussagekräftig dokumentiert werden. Die Hochschule muss nachweisen, dass der Studiengang in der Regelstudienzeit, d.h. in drei Semestern studierbar ist.

¹⁰ Bachelorprüfungsordnung § 17, Masterprüfungsordnung § 13

¹¹ Bachelorprüfungsordnung § 29, Masterprüfungsordnung § 6

¹² Im Diploma Supplement für Fahrzeugmechatronik und -informatik wird der Studiengangstitel mit „Automotive Mechatronics and Embedded Systems“ übersetzt. Diese Übersetzung sollte überdacht werden.

7.4 Studierbarkeit

(Kriterium 2.4)

Das Kriterium 2.4 ist erfüllt. Es gelten die Ausführungen unter II.1.3, II.3.3 und II.6.3.

7.5 Prüfungssystem

(Kriterium 2.5)

Das Kriterium 2.5 ist teilweise erfüllt.

Das Prüfungssystem ist für die Überprüfung des Erreichens der formulierten Qualifikationsziele (intendierten Lernergebnisse) prinzipiell geeignet. Die Prüfungen sind modulbezogen sowie wissens- und kompetenzorientiert.

Pro Modul wird in der Regel jeweils nur eine Prüfungsleistung verlangt. In allen fünf Studiengängen gibt es jedoch vereinzelte Module, die zwei Prüfungsleistungen umfassen. Diese zwei Prüfungsleistungen bestehen in den meisten Fällen aus einer Klausur und einer experimentellen Arbeit. Die experimentelle Arbeit beinhaltet die Teilnahme an der Laborveranstaltung und das Verfassen eines Laborberichts. Die Hochschule erläutert, dass die Laborveranstaltung dazu dient, den theoretischen Teil aus den Vorlesungen in der Praxis zu vertiefen und anzuwenden. Da nur in einigen Ausnahmen zwei Prüfungsleistungen vorgesehen sind, die Prüfungsleistungen unterschiedliche Kompetenzen ansprechen und die Prüfungsbelastung der Studierenden insgesamt nicht zu hoch ist, akzeptiert die Gutachtergruppe dieses Vorgehen.

Die Hochschulvertreter/innen berichteten, dass die zwei Prüfungsleistungen in der Regel unterschiedlich gewichtet in die Modulnote einfließen. Dazu gebe es für die Bachelorstudiengänge eine Tabelle, die den Studierenden zur Verfügung gestellt werde. Nicht eindeutig ist allerdings, ob diese Tabelle Bestandteil der Bachelor-Prüfungsordnung ist, was von der Gutachtergruppe bemängelt wird. Auch im Masterstudiengang ist die Gewichtung nicht ganz eindeutig. Auch für Module, die nur eine Prüfungsleistung beinhalten, wird in Anlage 1 zur Prüfungsordnung eine Gewichtung angegeben. Die Gewichtung der einzelnen Prüfungsbestandteile ist eindeutig zu regeln.

Im Masterstudiengang stimmen die in der Anlage 1 zur Prüfungsordnung für die Module „Servicetechnik und Diagnose“ und „Fahrzeugkommunikationstechnologie“ angegebenen Prüfungsleistungen nicht mit den in den entsprechenden Modulbeschreibungen angegebenen Prüfungsleistungen überein. Die Gutachtergruppe macht die Hochschule darauf aufmerksam, dass die geforderten Prüfungsleistungen eindeutig sein müssen. Inkonsistenzen müssen bereinigt werden.

Zudem ist nicht ganz eindeutig, ob zusätzliche Studienleistungen zu erbringen sind. Falls

Studienleistungen zu erbringen sind, sollten sie dokumentiert werden. Die Gutachtergruppe gewann zudem den Eindruck, dass in der Realität nicht immer gemäß der Dokumentation vorgegangen wird. Prüfungsordnungen, Modulbeschreibungen und Realität sollten konsistent sein.

Die Gutachtergruppe stellt darüber hinaus fest, dass in den Prüfungsordnungen nicht eindeutig geregelt ist, wie die vom/von der Erstprüfer/in und vom/von der Zweitprüfer/in ermittelten Noten in die Gesamtnote zur Abschlussarbeit eingehen. Dies sollte korrigiert werden.

Insgesamt überwiegen in allen fünf Studiengänge Klausuren. Die Gutachtergruppe empfiehlt, durch mündliche Prüfungen und Präsentationen die mündliche Ausdrucksfähigkeit der Studierenden weiter zu fördern. Auch über das Modul „Interdisziplinäres Projekt“ hinaus sollte in den Bachelorstudiengängen die Teamarbeit im Rahmen des Curriculums gefördert bzw. sichtbarer gemacht werden.

Der Nachteilsausgleich für behinderte Studierende hinsichtlich zeitlicher und formaler Vorgaben im Studium sowie bei allen abschließenden oder studienbegleitenden Leistungsnachweisen ist sichergestellt (jeweils § 8 der Prüfungsordnungen).

Die Prüfungsordnungen für die fünf Studiengänge liegen als Entwurf vor und sollen zum Wintersemester 2018/19 in Kraft gesetzt werden. Es wurde noch keine Rechtsprüfung vorgelegt, was einen formalen Mangel darstellt. Auch die Zugangsordnung für den Masterstudiengang liegt bislang nur im Entwurf vor. Die Prüfungsordnungen¹³ sowie die Zugangsordnung¹⁴ müssen daher rechtsgeprüft und veröffentlicht werden. Die Prüfungsordnungen weisen noch einige kleinere Mängel auf, die bereinigt werden müssen.¹⁵

¹³ Bachelor-Prüfungsordnung für die Studiengänge „Fahrzeugtechnik“ und „Fahrzeugtechnik im Praxisverbund“ mit den Studienrichtungen Aggregate- und Fahrwerkentwicklung, Aufbauentwicklung, Produktion und Umwelt, Kunststofftechnik, Servicetechnik und -prozesse sowie die Studiengänge „Fahrzeugmechatronik und -informatik“ und „Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund“ mit den Studienrichtungen Mechatronik, Informatik und Elektronik
Master-Prüfungsordnung für den weiterbildenden Studiengang „Automotive Service Technology and Processes“

¹⁴ Ordnung über den Zugang und die Zulassung für den weiterbildenden Masterstudiengang „Automotive Service Technology and Processes“

¹⁵ Wenn mehr als eine Prüfungsleistung vorgesehen ist, muss die Gewichtung der einzelnen Prüfungsbestandteile für die Modulnote eindeutig geregelt werden. Es sollte geregelt werden, wie die vom/von der Erstprüfer/in und vom/von der Zweitprüfer/in ermittelten Noten in die Gesamtnote zur Abschlussarbeit eingehen. Im Masterstudiengang müssen die geforderten Prüfungsleistungen eindeutig sein. Inkonsistenzen zwischen Prüfungsordnung und Modulbeschreibungen müssen bereinigt werden. Es wird empfohlen, in der Bachelor-Prüfungsordnung eine Mindestteilnehmerzahl für die Studienrichtungen zu definieren.

7.6 Studiengangsbezogene Kooperationen

(Kriterium 2.6)

Entfällt

7.7 Ausstattung

(Kriterium 2.7)

Das Kriterium 2.7 ist erfüllt. Es gelten die Ausführungen unter II.1.4 und II.6.4.

7.8 Transparenz und Dokumentation

(Kriterium 2.8)

Das Kriterium 2.8 ist erfüllt.

Informationen über die fünf Studiengänge, Studienverlauf, Prüfungsanforderungen und Zugangsvoraussetzungen einschließlich der Nachteilsausgleichsregelungen für Studierende mit Behinderung sind dokumentiert und veröffentlicht.

Allerdings stellt die Gutachtergruppe fest, dass der Informationsfluss zwischen Hochschulvertreter/innen und Studierenden nicht optimal verläuft. Die befragten Studierenden zeigten sich z.B. über manche Regelungen zu Prüfungsmodalitäten und -organisation im Unklaren. Hier empfiehlt die Gutachtergruppe, den Informationsfluss zu den Studierenden deutlich zu verbessern. Auch der Informationsfluss zu neuen Kooperationspartnern für die Studiengänge im Praxisverbund könnte optimiert werden.

Darüber hinaus empfiehlt die Gutachtergruppe bzgl. des englischsprachigen Masterstudiengangs, den Studierenden die wichtigen Dokumente wie Prüfungsordnung und Zugangsordnung in englischer Übersetzung zur Verfügung zu stellen (II.6.2).

7.9 Qualitätssicherung und Weiterentwicklung

(Kriterium 2.9)

Das Kriterium 2.7 ist erfüllt. Es gelten die Ausführungen unter II.1.5 und II.6.5.

7.10 Studiengänge mit besonderem Profilanspruch

(Kriterium 2.10)

Das Kriterium 2.10 ist erfüllt.

Der weiterbildende Masterstudiengang Automotive Service Technology and Processes entspricht grundsätzlich den Anforderungen an Studiengängen mit besonderem Profil-

anspruch. Für die Aufnahme des Studiums wird eine mindestens einjährige qualifizierte berufspraktische Erfahrung vorausgesetzt.

7.11 Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit

(Kriterium 2.11)

Das Kriterium 2.11 ist erfüllt.

Die Hochschule gibt an, dass ihr Gleichstellungskonzept das strategische Ziel einer geschlechtergerechten Hochschule mit gleichberechtigter Teilhabe von Frauen und Männern auf allen Ebenen verfolge. Zur Umsetzung der tatsächlichen Chancengleichheit werde sowohl das Prinzip des Gender Mainstreaming und des Diversity Managements als auch die bisherige Frauenförderung als Gesamtkonzept in die Struktur- und Entwicklungsplanung der Um den Anteil der weiblichen Studierenden zu erhöhen, biete die Fakultät Fahrzeugtechnik beispielsweise im Rahmen des Zukunftstags gezielt Veranstaltungen an.

III. Appendix

1. Stellungnahme der Hochschule

Zu o.a. Bewertungsbericht nehmen wir wie folgt Stellung:

7.2. Konzeptionelle Einordnung der Studiengänge in das Studiensystem (Kriterium 2.2)

- ⇒ Die Gutachtergruppe stellt fest, dass die Modulbeschreibungen aller fünf Studiengänge eine recht unterschiedliche Qualität aufweisen. Sie empfiehlt daher dringend, die Modulbeschreibungen aller fünf Studiengänge inhaltlich zu überarbeiten. Insbesondere sollten die Qualifikationsziele (intendierte Lernergebnisse) präzisiert und kompetenzorientiert formuliert werden.
- ⇒ Die Gutachtergruppe bemängelt die Modulbeschreibungen und Dokumentationen der Bachelormodule „Praxisphase“ und „Studienarbeit“ sowie des Master-Abschlusssemesters. Diese müssen aussagekräftig formuliert werden.

Die Fakultät wird die Modulbeschreibungen überarbeiten. Bei der Formulierung der Lernziele soll sich an den Taxonomiestufen nach Bloom orientiert werden. Die Modulbeschreibungen „Praxisphase“, „Studienarbeit“ und „Masterthesis“ werden ebenfalls überarbeitet.

7.3. Studiengangskonzept (Kriterium 2.3)

- ⇒ Die Gutachtergruppe fordert die Hochschule auf, in den Bachelorstudiengängen die Modulbeschreibungen für die „Praxisphase“ sowie für die „Studienarbeit“ aussagekräftig zu formulieren. Der Charakter des Moduls „Studienarbeit“ muss transparent werden.
- ⇒ Bzgl. der Studiengänge „Fahrzeugmechatronik und -informatik“ sowie „Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund“ kritisiert die Gutachtergruppe den unzutreffenden Studiengangstitel. Daher muss die Hochschule entweder einen treffenderen Studiengangstitel wählen oder sie muss die Informatikanteile des Studiengangs stärken, um einen Abschluss „Informatik“ auch für die Studierenden der Studienrichtung „Mechatronik“ zu rechtfertigen.
- ⇒ Im Masterstudiengang muss das dritte Semester aussagekräftig dokumentiert werden. Die Hochschule muss nachweisen, dass der Studiengang in der Regelstudienzeit, d.h. in drei Semestern studierbar ist.

Wie bereits oben beschrieben, ist es Ziel der Fakultät die Modulbeschreibungen präziser und

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

aus Studierendensicht konkret zu formulieren.

Für die Studiengänge „Fahrzeugmechatronik und -informatik“ und „Fahrzeugmechatronik und -informatik im Praxisverbund“ ist bereits eine Arbeitsgruppe der Fakultät zu einem Ergebnis gekommen. So ist geplant im dritten Semester das Modul „Thermodynamik“ durch „Algorithmen und Datenstrukturen“ zu ersetzen. Zusätzlich wird im vierten Semester das Modul „Fahrzeugantriebe“ entfallen und dafür „Objektorientierte Modellierung“ eingesetzt. Damit wird der Informatikanteil in diesen Studiengängen erheblich gesteigert. Beide, für diese Studiengänge neuen Module sind bereits in anderen Studiengängen der Fakultät vorhanden, so dass sich diese Umgestaltung der Curricula kapazitätsneutral für die Fakultät darstellt.

Die Fakultät wird die Beschreibung des dritten Semesters des Masterstudiengangs überarbeiten und damit nachweisen, dass die Studierbarkeit gegeben ist.

7.5 Prüfungssystem (Kriterium 2.5)

- ⇒ Die Hochschulvertreter/innen berichteten, dass die zwei Prüfungsleistungen in der Regel unterschiedlich gewichtet in die Modulnote einfließen. Dazu gebe es für die Bachelorstudiengänge eine Tabelle, die den Studierenden zur Verfügung gestellt werde. Nicht eindeutig ist allerdings, ob diese Tabelle Bestandteil der Bachelor-Prüfungsordnung ist, was von der Gutachtergruppe bemängelt wird.
- ⇒ Auch im Masterstudiengang ist die Gewichtung nicht ganz eindeutig. Auch für Module, die nur eine Prüfungsleistung beinhalten, wird in Anlage 1 zur Prüfungsordnung eine Gewichtung angegeben. Die Gewichtung der einzelnen Prüfungsbestandteile ist eindeutig zu regeln.
- ⇒ Im Masterstudiengang stimmen die in der Anlage 1 zur Prüfungsordnung für die Module „Servicetechnik und Diagnose“ und „Fahrzeugkommunikationstechnologie“ angegebenen Prüfungsleistungen nicht mit den in den entsprechenden Modulbeschreibungen angegebenen Prüfungsleistungen überein. Die Gutachtergruppe macht die Hochschule darauf aufmerksam, dass die geforderten Prüfungsleistungen eindeutig sein müssen.

Für die Bachelorstudiengänge ist die Gewichtung bei zwei Prüfungsformen pro Modul eindeutig geregelt. Die Tabelle steht öffentlich unter

https://www.ostfalia.de/export/sites/default/de/f/.galleries/fahrzeugtechnik_studium/BPO_2011-laborgewichtung.pdf

zur Verfügung. Bei den Modulbeschreibungen des Masterstudiengangs lagen redaktionelle Fehler vor. Die Fakultät wird dies korrigieren.

Zusätzlich kann die Fakultät die Gewichtung mit in die Prüfungsordnung aufnehmen.

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule

- ⇒ *Die Gutachtergruppe stellt darüber hinaus fest, dass in den Prüfungsordnungen nicht eindeutig geregelt ist, wie die vom/von der Erstprüfer/in und vom/von der Zweitprüfer/in ermittelten Noten in die Gesamtnote zur Abschlussarbeit eingehen. Dies sollte korrigiert werden.*
- ⇒ *Die Prüfungsordnungen sowie die Zugangsordnung müssen daher rechtsgeprüft und veröffentlicht werden. Die Prüfungsordnungen weisen noch einige kleinere Mängel auf, die bereinigt werden müssen.*

Die Fakultät wird die Bildung der Gesamtnote zur Abschlussarbeit in den Prüfungsordnungen klarer formulieren.

Zum Begehungszeitpunkt lagen die Prüfungsordnungen in Entwürfen vor. Dies ermöglicht nun ohne großen administrativen Aufwand noch Änderungen vorzunehmen. Die vorgelegten Entwürfe der Prüfungsordnungen wurden bereits von der Hochschulleitung rechtsgeprüft, das Testat hierzu fügen wir bei. Nachdem die geforderten Änderungen durch die Fakultät vorgenommen wurden, werden diese Änderungen erneut rechtsgeprüft, dem Präsidium zur Genehmigung vorgelegt und veröffentlicht.

Fakultät Fahrzeugtechnik der Ostfalia Hochschule, 11. Juni 2018