





**Evaluation von Lehre und Studium  
im Fach Seefahrt an der Fachhochschule  
Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven  
(Erstevaluation)**

**Evaluationsbericht**

## **Impressum**

Herausgeber: Zentrale Evaluations- und  
Akkreditierungsagentur Hannover (ZEVA)  
Wilhelm-Busch-Straße 22  
30167 Hannover

Wissenschaftliche Leitung: Prof. Dr. Rainer Künzel

Geschäftsführung: Hermann Reuke

Redaktion: Dr. Torsten Futterer

Druck und Vertrieb: unidruck  
Windhorststr. 3 - 4  
30167 Hannover

© Zentrale Evaluations- und Akkreditierungsagentur Hannover (ZEVA)

**ISBN 3-934030-40-8**

Preis: 10,- €

# **Evaluation von Lehre und Studium im Fach Seefahrt an der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven**

## **Evaluationsbericht zur Erstevaluation**

### **Gutachtergruppe**

Oberamtsrat Kapt. Ulrich Bösl  
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel

Prof. Werner Huth  
Hochschule fuer Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW),  
Institut für Schiffsbetrieb, Seeverkehr und Simulation (ISSUS)

Prof. Dr. Corinna Onnen-Isemann  
Universität Regensburg, Gender Studies

Prof. Dr. Thomas Pawlik  
Fachhochschule Kiel, Fachbereich Wirtschaft

### **Koordination**

Dr. Torsten Futterer  
Zentrale Evaluations- und Akkreditierungsagentur Hannover

<b>0</b>	<b>Vorwort.....</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Ablauf der Evaluation.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Beteiligte Institutionen.....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Qualität von Lehre und Studium an den Standorten Leer und Elsfleth.....</b>	<b>9</b>
	<b>3.1 Standort Leer.....</b>	<b>9</b>
	3.1.1 Beurteilung des Evaluationsprozesses .....	9
	3.1.2 Aufbau und Profil des Instituts .....	10
	3.1.3 Lehre und Studium .....	11
	3.1.4 Rahmenbedingungen .....	16
	3.1.5 Qualitätssicherung .....	19
	3.1.6 Fazit.....	20
	<b>3.2 Standort Elsfleth .....</b>	<b>22</b>
	3.2.1 Beurteilung des Evaluationsprozesses .....	22
	3.2.2 Aufbau und Profil des Fachbereichs .....	22
	3.2.3 Lehre und Studium .....	23
	3.2.4 Rahmenbedingungen .....	28
	3.2.5 Qualitätssicherung .....	30
	3.2.6 Fazit.....	32
<b>4</b>	<b>Beurteilung und Empfehlungen zur Standortfrage .....</b>	<b>34</b>
	<b>4.1 Seefahrt Ausbildung in Niedersachsen .....</b>	<b>34</b>
	<b>4.2 Möglichkeiten zur Entscheidung der Standortfrage .....</b>	<b>35</b>
	<b>4.3 Empfehlung .....</b>	<b>37</b>
<b>5</b>	<b>Stellungnahmen der evaluierten Institutionen.....</b>	<b>38</b>
	<b>5.1 Stellungnahme und Maßnahmenprogramm des Standorts Elsfleth</b>	<b>38</b>
	<b>5.2 Stellungnahme und Maßnahmenprogramm des Standorts Leer.....</b>	<b>40</b>
	<b>5.3 Stellungnahme der Hochschulleitung.....</b>	<b>40</b>
<b>6</b>	<b>Kurzlebensläufe der Gutachter/-innen.....</b>	<b>43</b>
<b>7</b>	<b>Glossar .....</b>	<b>45</b>

## 0 Vorwort

Die Zentrale Evaluations- und Akkreditierungsagentur Hannover (ZEvA) hat an der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven (FH OOW) die beiden Standorte der Seefahrtausbildung – Elsfleth und Leer – hinsichtlich der Qualität von Studium und Lehre evaluiert. Der vorliegende Evaluationsbericht soll die interessierte Öffentlichkeit über die Situation der Seefahrtausbildung in Niedersachsen informieren. Dabei richtet er sich insbesondere an die Hochschulen selbst, an die Institutionen der Wissenschaftsverwaltung, an die Landesregierung und an Parlamentarier, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen sowie Wirtschaftsunternehmen. Nicht zuletzt soll der Bericht auch Studierenden und Studieninteressierten Informationen zu Studienmöglichkeiten in Niedersachsen geben und die Wahl des geeigneten Studienfachs und -standorts erleichtern.

Anders als in anderen Evaluationsverfahren gibt es bei der Seefahrt eine Stellungnahme der Gutachter zur Standortproblematik. Wegen der offenkundigen Relevanz der Qualität von Studium und Lehre für die Frage des Erhalts beider Standorte spielte die Standortproblematik insbesondere bei den Vor-Ort-Gesprächen eine wesentliche Rolle. Hier ist vor allem die Landespolitik in der Pflicht, möglichst rasch eine Entscheidung zur Gewährleistung von Qualität und Effizienz der Seefahrtausbildung zu treffen.

Der Evaluationsbericht Seefahrt besteht aus zwei Teilen: In den Abschnitten 1-3 werden die Rahmenbedingungen des Verfahrens und die Situation im Fach dargestellt. Im Abschnitt 4 folgen die Gutachten für die beiden niedersächsischen Standorte, in Abschnitt 5 werden Aussagen zur Standortfrage gemacht. Die Stellungnahmen der evaluierten Institutionen zu den Gutachten sind im Abschnitt 6 wiedergegeben.

An dieser Stelle spricht die ZEvA nochmals der Gutachtergruppe ihren herzlichen Dank aus. Sie hat mit großem Engagement, fundierten Kenntnissen und kollegialem Verständnis entscheidend zum erfolgreichen Abschluss des Evaluationsverfahrens beigetragen.



Prof. Dr. Rainer Künzel

Wissenschaftlicher Leiter der ZEvA

## 1 Ablauf der Evaluation

- Juni 2003*      **Einführungsveranstaltung zur Evaluation von Lehre und Studium**
- Fachvertreter/-innen aus den zu evaluierenden Institutionen wurden von der Zentralen Evaluations- und Akkreditierungsagentur Hannover (ZEVA) zu einer Einführungssitzung am Standort Oldenburg der Fachhochschule Oldenburg/ Ostfriesland/Wilhelmshaven eingeladen. Diese fand am 18. Juni 2003 statt und diente der Information und der Einführung in das Evaluationsverfahren.
- In der Folge wurden von den Institutionen Vorschläge für die Besetzung der Gutachtergruppe gemacht. Die ZEVA übernahm daraufhin die Benennung der Gutachter im Benehmen mit den Institutionen.
- Juni 2003*      **Beginn der internen Evaluation an den einzelnen Sozialwesen/Sozialpädagogik-Standorten**
- Im Anschluss an die Einführungsveranstaltung begannen die Institutionen mit der internen Evaluation. Bis zum Januar 2004 erarbeiten sie auf Basis eines Leitfadens der ZEVA den Selbstreport und sammelten dazu vielfältige Informationen zu Lehre und Studium, analysierten Daten und erhoben Meinungsbilder unter den Lehrenden und Studierenden.
- Januar 2004*      **Fertigstellung und Abgabe der Selbstevaluationsberichte**
- Die Selbstreports und weitere Unterlagen der Institutionen wurden der ZEVA Mitte Januar 2004 fristgerecht übersandt. Die ZEVA hat die Berichte an die Gutachtergruppe weitergeleitet.
- März 2004*      **Vor-Ort-Gespräche an den Standorten**
- Die Gutachtergruppe besuchte die Standorte Leer und Elsfleth der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven im März 2004. Eine Vorbesprechung der Gutachtergruppe fand am Vorabend der Vor-Ort-Gespräche statt.
- März-April 2004*      **Gutachtenerstellung und Abstimmung**
- Im Anschluss an die Vor-Ort-Begutachtungen erarbeitete die Gutachtergruppe die Gutachtenentwürfe, im April 2004 wurde eine Gutachten-Redaktionssitzung abgehalten. Ende April 2004 wurden die Gutachtenentwürfe an die evaluierten Institutionen versandt. Die Fachvertreter wurden um die Korrektur möglicher sachlicher Fehler in den Texten gebeten.

Mai 2004

### ***Stellungnahmen und Maßnahmenprogramme der beteiligten Fachbereiche***

Abschließend wurden den Fachvertreter(inne)n die endgültigen Gutachten mit der Bitte um Ausarbeitung der inhaltlichen Stellungnahmen inklusive der Maßnahmenprogramme über die Hochschulleitung zugestellt. Damit wurde den Lehreinheiten des Faches Seefahrt Gelegenheit gegeben, zu den Empfehlungen der Gutachtergruppe Stellung zu nehmen. Der vorliegende Evaluationsbericht beinhaltet daher nicht nur die Darstellung der Gutachter, sondern auch die Stellungnahmen der betroffenen Fachvertreter/-innen.

## **2 Beteiligte Institutionen**

An der Evaluation beteiligt waren zwei Institutionen der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven:

- das Institut Seefahrt in Leer, das dem Fachbereich Wirtschaft in Emden zugeordnet ist:  
Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven  
Institut Seefahrt Leer  
Bergmannstr. 36  
26789 Leer
- der Fachbereich Seefahrt in Elsfleth:  
Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven  
Fachbereich Seefahrt  
Weserstr. 4  
26931 Elsfleth

In der nachfolgenden Tabelle ist ein kurzer Vergleich einiger ausgewählter Kennzahlen der beiden evaluierten Einrichtungen wiedergegeben.

Tabelle 1: Vergleich der Seefahrt-Ausbildungsstandorte

SHW = Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft

ITM = Internationales Transportmanagement

SJ = Studienjahr

WS = Wintersemester

	Standort	
	Leer	Elsfleth
<b>Professuren</b> (01.02.2003)	C3 = 2 C2 = 4 W2 = 1	C3 = 10 C2 = 4
<b>Wiss. Mitarbeiter/-innen</b>	1	3
<b>Studierende</b> (WS 2002/03 für Leer) (WS 2003/04 für Elsfleth)	Seeverkehr = 281 Reedereilogistik = 135	Nautik = 171 SHW = 119 ITM = 138
<b>Studienanfänger</b> SJ 2003	Seeverkehr = 44 Reedereilogistik = 62	Nautik = 50 SHW = 32 ITM = 38
<b>Mittlere Studiendauer</b> (Sem.) SJ 2002 für Leer SJ 2003 für Elsfleth	Seeverkehr = 8,3 Reedereilogistik = 8,6	Nautik = 8,5 SHW = 8,0 ITM = 8,8
<b>Absolventenzahl</b> im SJ 2002	Seeverkehr = 30 Reedereilogistik = 15	Nautik = 32 SHW = 20 ITM = 7

### **3 Qualität von Lehre und Studium an den Standorten Leer und Elsfleth**

#### **3.1 Standort Leer**

Datum der Vor-Ort-Gespräche: 10. und 11.03.2004

Datum des Gutachtens: 28.05.2004

##### **3.1.1 Beurteilung des Evaluationsprozesses**

###### **Beurteilung des Selbstreports**

Der Selbstreport ist fristgerecht bei der ZEvA eingegangen. Er folgt der Gliederung des Evaluationsleitfadens und gibt Informationen zu allen relevanten Bereichen. Es entsteht jedoch oft der Eindruck, dass im Selbstreport Rechtfertigungen für die besondere Situation des Instituts wiedergegeben werden sollen, insbesondere im Hinblick auf die Wissenschaftlichkeit, das Fachhochschulniveau und den Erhalt des Standorts. Der Bericht ist in einigen Punkten zu wenig selbstkritisch und lässt Lösungsansätze für bestehende Probleme vermissen.

In den Vor-Ort-Gesprächen wurde mitgeteilt, dass der Selbstreport den Lehrkräften für besondere Aufgaben (ehem. Fachschullehrern) und Lehrbeauftragten zum Teil nicht bekannt sei und diese auch nicht aufgefordert wurden, daran mitzuarbeiten. Letztere seien jedoch auch nicht aufgefordert worden, am Selbstreport mitzuarbeiten.

###### **Beurteilung der externen Evaluation**

Alle Gesprächstermine wurden gemäß den Planungen durchgeführt und die eingeladenen Gesprächspartner/-innen standen für die Gespräche zur Verfügung. Die Gruppe der Studierenden bestand anfangs überwiegend aus Zweitsemestern des Studiengangs Reedereilogistik, so dass zunächst kein vollständiger Eindruck von der Studierendenmeinung gewonnen werden konnte. Auf ausdrücklichen Wunsch der Gutachtergruppe stand in einer separaten Gesprächsrunde zu einem späteren Zeitpunkt noch eine Gruppe Studierender aus einem höheren Semester des Studiengangs Nautik zur Verfügung.

Die Gutachtergruppe hatte während des gesamten Zeitraums einen Raum für die Gespräche mit den Vertretern des Fachbereichs und für die internen Besprechungen zur Verfügung.

Neben der Hauptthematik der Evaluation – Studium und Lehre – wurde wiederholt die Standortfrage (Leer-Elsfleth) in den Vordergrund gerückt. Die allgemeine Versunsicherung durch hochschulpolitische Entscheidungen ließ sich nicht von der Qualitätsbeurteilung in den übrigen Bereichen trennen. Auch der Umstand, dass am Institut für Seefahrt inzwischen die dritte externe Begutachtung innerhalb eines kurzen Zeitraums durchgeführt wurde, schien den Ablauf zu belasten.

Während der Vor-Ort-Gespräche wurde der Gutachtergruppe ein Positionspapier (vom 25.02.2004) der maritimen Wirtschaft an der Ems (im Auftrag des niedersächsischen MWK und federführend bearbeitet und an das MWK weitergeleitet durch den Landkreis Leer) zur Zukunft des Instituts Seefahrt Leer übergeben. Der Institutsleiter hat dieses Papier erst kurz vor der Begutachtung erhalten und konnte es nicht früher zur Verfügung stellen. Er hatte nach eigenem Bekunden auch keine Gelegenheit, das Positionspapier inhaltlich zu beeinflussen bzw. offensichtliche Ungereimtheiten auszuräumen.

### 3.1.2 Aufbau und Profil des Instituts

Das Institut für Seefahrt am Standort Leer ist organisatorisch dem Fachbereich Wirtschaft der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven (FH OOW) zugeordnet. Am Institut werden die Studiengänge Seeverkehr und Reedereilogistik sowie Fachschulbildungsgänge Seefahrt angeboten.

Der Studiengang Seeverkehr führt zum Studienabschluss *Diplomingenieur/in im Studiengang Seeverkehr* und *zunächst* zum staatlichen Befähigungszeugnis *Nautischer Schiffsoffizier*. Nach einer Phase der Berufstätigkeit erhält der Absolvent das Befähigungszeugnis zum Ersten Offizier und *Kapitän* auf Kauffahrteischiffen aller Größen in allen Fahrtgebieten. Der Studiengang Reedereilogistik führt zum Studienabschluss *Diplom-Wirtschaftsingenieur/in in der Fachrichtung Reedereilogistik*. Daneben werden verschiedene Weiterbildungslehrgänge angeboten, die zu internationalen oder nationalen Zertifikaten führen.

Zur Ausbildung nutzt das Institut einen Schiffsführungssimulator des Landes Niedersachsen der durch den Fachbereich Seefahrt in Elsflth verwaltet und betreut wird.

Dem Institut als Auftragsangelegenheit angegliedert sind Fachschulbildungsgänge Seefahrt mit Technikerabschluss, die ebenfalls *zunächst* zum staatlichen Befähigungszeugnis *Nautischer Schiffsoffizier* führen. Nach einer Phase der Berufstätigkeit erhält auch hier der Absolvent das Befähigungszeugnis zum Ersten Offizier und *Kapitän* auf Kauffahrteischiffen aller Größen in allen Fahrtgebieten. Der Anteil der Fachschüler (ca. 30-40) ist sehr klein im Verhältnis zu den Fachhochschulstudierenden (ca. 310). Darüber hinaus werden nach Bedarf der maritimen Wirtschaft kombinierte Lehrgänge für Kapitäne und Schiffsoffiziere in der Nationalen Fahrt AN und für die Küstenfischerei BKü angeboten. Die Ausbildung für die nationale Fahrt und die Küstenfischerei ist aber keine ordinäre Aufgabe einer Fachhochschule. Sie wird nur an Fachschulen durchgeführt und liegt auch dort deutlich unter dem dort sonst üblichen Technikerlevel.

Es ist verwunderlich, dass für die Fachschulausbildung ein verhältnismäßig großer Lehrkörper (sechs Lehrende) vorgehalten wird, der dann hauptsächlich in der Hochschulausbildung eingesetzt wird. Vom Institut wird besonders betont, dass es keine gemeinsamen Lehrveranstaltungen von Fachschülern und Fachhochschülern gibt.

### 3.1.3 Lehre und Studium

#### Ausbildungsziele

Im Studiengang Seeverkehr sollen die Kenntnisse und Fertigkeiten vermittelt werden, die sie dazu befähigen, auf allen Schiffen die Aufgaben eines nautischen Wachoffiziers, Ersten Offiziers und als Kapitän wahrzunehmen. Die Studierenden sollen außerdem befähigt werden, betriebs- und volkswirtschaftliche Zusammenhänge der maritimen Verbundindustrie zu verstehen. Im Einzelnen gehören zu den Ausbildungszielen:

- Navigieren und Manövrieren eines Schiffes, Bedienen und Überwachen der technischen Einrichtungen auf der Brücke, Organisieren und Überwachen des Brücken- und Wachdienstes
- Überwachen des Seeraums und Führen des Schiffes
- Durchführen und Überwachen des Seefunkverkehrs
- Planen, Durchführen und Überwachen der im nautischen Bereich anfallenden Arbeiten im Schiffsbetrieb
- Einschätzen von Abläufen im Maschinenbetrieb
- Überwachen der See- und Ladetüchtigkeit des Schiffes
- Überwachen der Vollständigkeit, Funktionsfähigkeit und Einsatzbereitschaft der Feuerschutz-, Rettungs- und sonstigen Sicherheitseinrichtungen des Schiffes
- Durchführen von Maßnahmen der Ladungsfürsorge von der Übernahme bis zur Auslieferung der Ladung
- Durchführen und Überwachen von Verwaltungsaufgaben
- Wahrnehmen der Fürsorgepflicht und Gesundheitspflege für Besatzung und Fahrgäste
- Führen von Menschen im Schiffsbetrieb, Planen und Durchführen des Arbeitseinsatzes und der Ausbildung an Bord
- Wartung des Schiffes, seiner Einrichtung und Ausrüstung
- Durchführen der durch nationale und internationale Rechtsvorschriften übertragenen Aufgaben
- Durchführen der vom Reeder und von den Ladungsbeteiligten übertragenen Aufgaben.
- Betriebswirtschaftliche Führung des Unternehmensteils Schiff
- Management des Interfaces Ship/Shore
- Qualitätssichernde und risikominimierende Maßnahmen

Im Studiengang Reedereilogistik wird das Logistikwissen als Schlüsselkompetenz angesehen, auch als Säule des Wissens- und Technologietransfers. Die Lehre wird von der ganzheitlichen Betrachtung des Material- und Informationsflusses geprägt. Die logistische Supply Chain umfasst die Bereiche:

- Beschaffungslogistik
- Informationslogistik
- Distributionslogistik

- Umweltlogistik
- Lagerlogistik
- Entsorgungslogistik
- Gefahrgutlogistik

Die Absolvent(inn)en sollen damit in die Lage versetzt werden, logistische Lösungen verkehrsträgerübergreifend zu entwickeln und zu vernetzen. Besonderer Bedeutung kommt dabei die Verbindung von Theorie und Praxis zu.

## Studienprogramm

In Form eines so genannten Y-Modells werden die Studiengänge Seeverkehr und Reederei Logistik in einem gemeinsamen Grundstudium angeboten. Im Hauptstudium gibt es kaum gemeinsame Lehrveranstaltungen, lediglich im Bereich der Wahl- und Wahlpflichtfächer. Die Ausbildung im Studiengang Seeverkehr berücksichtigt die Vorgaben aus dem internationalen Übereinkommen STCW 95, der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (SchOffzAusbV) und die nationale StAK Rahmenordnung. Im Lehrangebot des **Grundstudiums** sind die folgenden Fächer vertreten:

- Schiffsführung (Navigation)
- Ladungsumschlag und Stauung (Ladungstechnik, Schiffbau und Schiffstheorie, gefährliche Ladung, Seehandelsrecht)
- Überwachung des technischen Schiffsbetriebes und Fürsorge für Personen an Bord (Personalführung, Verwaltung und Umweltschutz, Gesundheitspflege)
- Grundlagen (Englisch, Physik, Mathematik, Informatik, Chemie, Betriebswirtschaftslehre, Volkswirtschaftslehre, Soziologie, Psychologie, Allgemeines Recht)

Das Studium der **Reederei Logistik** beinhaltet im Hauptstudium die Fächer:

- Kommunikation, Rhetorik
- Informatik Datenverarbeitung
- Englisch
- Wirtschaftswissenschaften
- Recht
- Logistik / Transportkunde
- Personelle Betriebsführung
- Ladungs-, Transport- und Beladungstechnologie: Schiffsbetriebstechnik,
- Ladungsfürsorge
- Reedereiinspektionswesen
- Qualitätssicherung
- Gefahrgutbeauftragter See

Das Studium **Seeverkehr** beinhaltet im Hauptstudium die Fächer:

- Schiffsführung
- Ladungsumschlag und Stauung
- Überwachung des technischen Schiffsbetriebes und Fürsorge für Personen an Bord
- Telekommunikation

Als Wahlpflichtfächer können Lehrveranstaltungen aus den Bereichen Ingenieurwissenschaften, Informatik, Naturwissenschaften, Wirtschaft und Sprachen der FH OOW gewählt werden.

Dieses Y-Modell ist überwiegend aus Personalmangel entstanden, das Profil kam dabei eher zufällig durch das vorhandene Personal zustande. Ein Lehrbeauftragter wertete die Situation als gemeinsamen Unterricht in zwei Fächern, die nicht zusammen passen. Es ist zu bezweifeln, ob das Curriculum Reedereilogistik in der jetzigen Form entstanden wäre, wenn er ohne die skizzierten Restriktionen hätte konzipiert werden können. Die Studierenden bewerten das Y-Modell eher positiv, da es ihnen eine späte Entscheidung der Studienrichtung ermöglicht, sofern sie das erste Seefahrtpraktikum vor dem eigentlichen Studienbeginn absolviert haben. Außerdem ist es für sie möglich, eine Doppelqualifikation zu bekommen. Nachteilig ist, dass bei Studienbeginn nicht überblickt werden kann, wie viele Studierende die Seefahrtausbildung wählen.

Neben dem Fehlen spezifischer Wahlpflichtangebote im Studiengang Seeverkehr (Vertiefung bei Navigation, Schifffahrtsrecht und Seemannschaft) klagen die Studierende über schlechtes Englisch der Lehrenden in den Lehrveranstaltungen. Hier sollte seitens der Lehrenden deutlicher kommuniziert werden, dass es bei fachspezifischen Lehrveranstaltungen, die in englischer Sprache abgehalten werden, nicht um ein geschliffenes „Oxford-Englisch“ gehen kann, sondern dass der fachliche Inhalt im Vordergrund steht. Für die Veranstaltungsteilnehmer besteht somit die Chance, ohne Scheu Englisch als lingua franca der Schifffahrt anzuwenden. Der tiefergehende Ausbau der Sprachkompetenz sollte den reinen Sprachveranstaltungen mit entsprechenden Fachkräften vorbehalten bleiben.

### **Internationale Aspekte**

Ein hohes Maß an internationaler Ausrichtung liegt bereits in der Natur der Studienprogramme, so zum Beispiel das Fremdsprachenangebot und die Auslandspraktika; daneben die Studienstruktur im Studiengang Seeverkehr, die zu international anerkannten Befähigungszeugnissen führt. Gerade im Hinblick auf diese Orientierung fällt jedoch die fehlende Modularisierung und ECTS-Kompatibilität auf.

In Anbetracht der Natur der Studiengänge ist die Internationalisierung eher gering ausgeprägt.

## Studienorganisation

Die Organisation des Studiums scheint unter Kommunikationsproblemen auf verschiedenen Ebenen zu leiden: innerhalb des Instituts für Seefahrt, zwischen Institut und Fachbereichs- und Hochschulleitung sowie mit den Lehrkräften für besondere Aufgaben und Lehrbeauftragten. So deutlich diese Probleme von außerhalb des Instituts gesehen werden, so vehement werden sie innerhalb des Instituts bestritten. Die ausgeprägte individualistische Einstellung wurde auch in den Gesprächen mit den einzelnen Statusgruppen deutlich.

Die Kommunikation mit den ortsansässigen Reedern scheint hingegen gut zu funktionieren und führt zu einer starken Orientierung der Studienprogramme an den Wünschen der Reeder.

Die Professoren des Instituts äußern wenig Kritik an der Organisation von Lehre und Studium, diese kommt eher von den Lehrkräften für besondere Aufgaben und den Lehrbeauftragten. Nach Auskunft eines Lehrbeauftragten seien die Lehrveranstaltungen im Studiengang Seeverkehr zu voll und die Themenliste für die Lehrinhalte sei zu umfangreich. Der Umfang der Lehrinhalte ließe sich auch nicht reduzieren, da er – vorgegeben durch STCW 95 und StAK – in der Prüfungsordnung verankert sei. Das Engagement der Lehrbeauftragten halte sich auch insgesamt in Grenzen, da kurzfristige und semesterweise Lehrverpflichtungen keinen Anreiz dafür böten. Lehrbeauftragte und Fachschullehrer sehen die beiden Studiengänge auch wegen der unterschiedlichen Anforderungen als inhaltlich nicht zusammen passend an. Die Abstimmung der Lehr- und Studieninhalte sei auch nicht optimal.

Die Studierenden bemängeln die eingeschränkten Möglichkeiten, an Lehrveranstaltungen am Standort Emden teilzunehmen. Als größte Hindernisse werden die räumliche Entfernung und der aktuelle Stundenplan angesehen. Da ein Transfer der Studierenden zwischen den Standorten mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb einer halben Stunde möglich sein sollte (20 Minuten Zugfahrt + 10 Minuten Fahrradfahrt), erscheint das Absolvieren von Teilen des Studiums in Emden als durchaus zumutbar und realisierbar. Wichtig wäre es aber, dass durch die Institut für Seefahrt und den Fachbereich Wirtschaft die nötigen Voraussetzungen geschaffen werden (Stundenplangestaltung).

Die Lehrbeauftragten (auch die aus Emden) wechseln nach Ansicht der Studierenden zu häufig, so dass es schwierig ist, sich auf die Lehrenden einzustellen.

Ein weiteres Problem sehen die Studierenden im vorgelagerten Praktikum: Es stehen nicht immer genügend Praktikumsplätze zur Verfügung, so dass das Studium Seeverkehr zum Teil ohne Praktikum aufgenommen werden muss. Es gibt zwar Adressenlisten für Praktikumsplätze, aber es ist nicht gesichert, dass man tatsächlich einen Platz bekommt. Darüber hinaus funktioniere die Qualitätssicherung beim Praktikum nicht effektiv. Es gebe zu Anfang nicht genug Aufklärung, und die Ausbildungsoffiziere bzw. Kapitäne wüssten mangels Anleitung/Handbuch zu wenig über den Ausbildungsgang.

## **Prüfungen**

Die Prüfungen des Grund- und Hauptstudiums werden studienbegleitend abgelegt. Lehrveranstaltungen und Prüfungen sind einander direkt zugeordnet, so dass der Lehrende zugleich auch als Prüfer vorgeschlagen wird. Wiederholungsprüfungen werden in der Regel vom gleichen Prüfer abgenommen. Die Prüfungstermine werden zu Semesterbeginn zentral durch den Prüfungsausschuss koordiniert, so dass Überschneidungen ausgeschlossen werden. Alle Prüfungen, auch die Wiederholungsprüfungen, finden grundsätzlich innerhalb eines Zweiwochenzeitraums am Ende der Vorlesungszeit statt.

Im WS 2003/04 wurden die Diplomprüfungsordnungen überarbeitet, die nach Genehmigung ab SS 2004 gelten sollen.

Als Prüfungsleistungen sind vorgesehen: Klausuren, mündliche Prüfungen, Hausarbeiten, Referate, Erstellung und Dokumentation von Rechnerprogrammen, Experimentelle Arbeiten und Praxisberichte. Die Studienabschlussprüfungen besteht aus einer schriftlichen Diplomarbeit mit einer Dauer von zwei Monaten.

Die Organisation und Administration der Prüfungen (Anmeldungen der Studierenden, Prüfung der Zulassungskriterien, Verwaltung der Prüfungsergebnisse) erfolgt für den Studiengang Seeverkehr vollständig am Standort Leer, für den Studiengang Reedereilogistik zum Teil auch in Emden. In naher Zukunft soll eine Umstellung der Immatrikulations- und Prüfungsadministration auf das SOSPOS-System der Hochschule erfolgen.

## **Beratung und Betreuung**

Im Selbstreport werden nur wenige Aussagen zur Beratung und Betreuung der Studierenden gemacht. Die Studierenden bewerten die Beratungs- und Betreuungsleistungen eher als kritisch, so z.B. das nach Emden ausgelagerte Prüfungsamt und die Informationsdefizite und Zuständigkeiten innerhalb des Instituts. Als besonders schlecht wird die Vorbereitung auf das erste Praktikum angesehen, hier wird eine Einführungsveranstaltung gewünscht. Auch während des Praktikums wird die Betreuung durch das Institut als eher schlecht eingestuft. Die Ausbilder an Bord sind ungenügend über die Ausbildung informiert und es fehlt ein Handbuch oder Leitfaden für die Ausbildung im Praktikum für Studierende und für Ausbildungsoffiziere bzw. Kapitäne.

Positiv hervorgehoben wird jedoch das familiäre Verhältnis in der relativ kleinen Ausbildungsstätte, die auch oft eine individuelle Beratung und Betreuung zulässt.

## **Studienerfolg**

Die mittlere Studiendauer bis zum Vordiplom liegt zwischen vier und sechs Semestern, bis zum Hauptdiplom zwischen acht und neun Semestern. In Anbetracht der langen berufspraktischen Phasen und der Auslandsaufenthalte ist die Zeit als sehr kurz anzusehen.

### **3.1.4 Rahmenbedingungen**

#### **Personalbestand und -entwicklung**

Das Institut für Seefahrt ist mit sieben Professuren ausgestattet, eine davon wird als Stiftungsprofessur von der regionalen maritimen Wirtschaft finanziert, eine zweite seit ca. sechs Jahren vertretungsweise wahrgenommen, weil der eigentliche Stelleninhaber beurlaubt ist. Die Anzahl der Professuren reicht zur geregelten Durchführung der Lehre in den beiden Studiengängen nicht aus, so dass zu einem erheblichen Teil auf Lehrkräfte für besondere Aufgaben und auf Lehrbeauftragte zurückgegriffen werden muss. Dieser Umstand kann Probleme bei einer späteren Akkreditierung von BA/MA-Programmen verursachen. Durch die Berufungspraxis, wonach überwiegend Inhaber von nautischen Befähigungszeugnissen nach besonderer Nds. Laufbahnverordnung über SL/SOL zum Studienrat/Oberstudienrat/Studiendirektor (§ 151 NHG bis 2002) berufen wurden, fehlen entsprechend naturwissenschaftlich geprägte Professoren, vor allem für das Grundstudium. (Die Bundesregierung hat an die IMO berichtet, dass sie auf diesem Weg die Lehre in den STCW relevanten Fächern durch die entsprechenden Fachleute sicherstellt.) Die Mittel, die für die externen Lehraufträge aufgewendet werden müssen, belasten den Institutshaushalt sehr stark.

Es ist nicht verständlich, warum für wenige Fachschüler (Aufnahme von 16-18 Schülern pro Jahr) eine relativ große Anzahl an Fachschullehrern, die im Fachhochschulbereich als Lehrkräfte für besondere Aufgaben eingesetzt werden, vorgehalten werden muss.

Aus der regionalen Wirtschaft konnten vom Institut zur Verstärkung der Professorenschaft drei Stiftungsprofessuren auf fünf Jahre angeworben werden. Eine Zusage zur Weiterfinanzierung der Stellen nach Ablauf dieser Frist gibt es bisher nicht, müsste aber vor einer Realisierung verbindlich zugesichert werden.

Im Institut gibt es keine eigene Frauenbeauftragte, zuständig ist eine fest angestellte hauptberufliche Mitarbeiterin vom Standort Emden, deren selbst gewählter Schwerpunkt in der Interessenwahrnehmung der wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Professorinnen liegt, nicht jedoch für die Studentinnen. Andererseits wird die Frauenbeauftragte auch nicht zu Einführungsveranstaltung angefordert, wie dies in anderen Fächern üblich ist. Den Aufgabenbereich der Frauenbeauftragten in dieser Richtung auszuweiten, hält die Gutachtergruppe für sinnvoll, insbesondere da es Beschwerden von Studentinnen bezüglich der Praktika und der damit verbundenen geschlechtsspezifischen Probleme gibt.

#### **Räume und Sachmittel**

Die Räume des Instituts sind zum großen Teil in einem Altbau untergebracht, ein kleinerer Teil befindet sich in einem neueren Anbau. Der Altbau verschlingt hohe laufende Kosten für Renovierungsarbeiten und belastet damit den Haushalt der Hochschule. Die Räume und die Ausstattung sind in keinem besonders guten Zustand, die Situation ist aber auch nicht so schlecht, wie sie im Selbstreport

geschildert wird. Eine vergleichbare schlechte Raumsituation ist leider an vielen norddeutschen Hochschulen vorzufinden. Eingeschränkt wird der Lehrbetrieb wegen der gestiegenen Studierendenzahlen durch das Fehlen genügend großer Unterrichtsräume. Auch die Bibliothek, die in sehr beengten Räumen untergebracht ist, erscheint dem Studierenden aufkommen nicht angemessen und verfügt nur über einen Bildschirmarbeitsplatz für eine Mitarbeiterin und einen für Studierende. Die Einrichtung eines neuen Raums für den PC-Pool konnte bisher wegen der knappen Mittel nicht realisiert werden.

Die Mitarbeiter des Instituts sind nicht vollständig mit E-Mail und Internetanschlüssen ausgerüstet. Zwei Professoren, die Ihre Dienstzimmer in einem separaten Gebäude haben, konnten bisher noch nicht an das Netz angebunden werden; ein Zustand, der schnellstens beseitigt werden muss, beispielsweise durch drahtlose Lösungen. In diesem Zusammenhang wird von den Professoren auch über Schwierigkeiten mit dem Rechenzentrum der Hochschule berichtet.

Das Ausbildungsschiff Aurora gehörte dem Förderkreis Seefahrtsschule Leer e. V. und wird dem Institut kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Betriebskosten werden vom Haushalt des Instituts, von Spenden und vom Förderkreis finanziert.

Studierende beklagen sich über überfüllte Räume mit schlechter Akustik. Im größten Hörsaal des Instituts, der im Übrigen gut ausgebaut ist, könnte das Akustikproblem kurzfristig durch die Anschaffung einer Verstärkeranlage mit Mikrofon gelöst werden.

### **Kontakt zu Reedereien**

Das Institut pflegt einen intensiven Kontakt zu den Reedereien und anderen maritimen Unternehmen der Region. Die Gründer/Leiter dieser Reedereien wurden zum großen Teil in Leer ausgebildet; ein ortsansässiger Reeder hat eine Doppelfunktion als beurlaubter Professor des Instituts Seefahrt. Einerseits ist dieser Kontakt wichtig, da es sich bei den Reedereien um die zukünftigen Arbeitgeber der Absolvent(inn)en handelt und im großen Umfang Praktikumsstellen zur Verfügung gestellt werden. Die Reedereien bieten auch wichtige Unterstützungsmaßnahmen in Form von Stiftungsprofessuren an, die zum Erhalt des Standortes beitragen können. Andererseits sieht das Gutachtergremium die bestehende Gefahr einer zu großen Abhängigkeit von den Reedereien, die bereits bis auf die Ebene der Lehrinhalte reicht (siehe Schreiben des Landkreises Leer an den niedersächsischen Minister für Wissenschaft und Kultur vom 25.02.2004). Das Institut muss als Hochschuleinrichtung seine Eigenständigkeit behaupten bis hin zur eigenständigen Diplomprüfung und auch die Kontakte zu Unternehmen außerhalb der Region ausbauen.

### **Standortproblematik**

Besondere Probleme ergeben sich in der Seefahrtausbildung in Niedersachsen durch zwei räumliche getrennte Ausbildungsstandorte innerhalb einer Hochschule

und die räumliche Entfernung zum Fachbereich Wirtschaft in Emden, dem der Standort Leer angegliedert ist.

Es bestehen vielfältige Kommunikationsprobleme zwischen dem Institut für Seefahrt und der Hochschul- bzw. Fachbereichsleitung. Die Ursachen dieser Probleme sind im Rahmen dieses Evaluationsverfahrens nicht zu klären, allen Beteiligten wird aber empfohlen, an der Verbesserung der Interaktion zu arbeiten. Insbesondere das Institut in Leer muss dabei die Initiative ergreifen, die Kommunikationsstrukturen deutlich verbessern und aktiv in den Gremien der Hochschule mitarbeiten.

Eine Zusammenarbeit mit Elsfleth wäre nach Aussage der Mitarbeiter des Instituts in Leer nur denkbar, wenn es eine Minderheitenschutz für Leer gäbe. Ansonsten würde Leer aufgrund der Größenverhältnisse bei allen Entscheidungen von Elsfleth überstimmt werden.

Um neben dem Ausbildungsstandort Elsfleth bestehen zu können, ist es notwendig, dass das Institut in Leer ein eigenständiges Profil auf Basis einer Bachelor-/Masterausbildung entwickelt. Dieses setzt wiederum eine Anpassung der internen Organisation und der Kommunikationsprozesse voraus, gemeinsam mit einer Verstärkung der Anstrengungen im Bereich Qualitätssicherung. Der Fachbereich Seefahrt in Elsfleth kann dabei durchaus als Vorbild dienen. Die umfangreichen Umstellungsprozesse sollten durch eine externe Begleitung unterstützt werden, möglichst im Rahmen einer Organisationsentwicklungsmaßnahme.

Die Hochschulleitung und die Politik sind aufgefordert, die nötigen Rahmenbedingungen für diesen Wandel zu schaffen. Es bedarf einer *schnellen* Entscheidung über den *dauerhaften* Erhalt des Standorts, um den Verantwortlichen vor Ort Planungssicherheit zu geben. Notwendig wäre in diesem Zusammenhang eine schnelle und massive Förderung über neue Professuren und Haushaltsmittel. Sollte eine Förderung in diesem Sinne nicht möglich sein, wird eine ebenso schnelle Entscheidung zur Schließung des Standorts angemahnt.

Der in einem Vorgutachten festgestellte Mangel, dass das Institut für Seefahrt nicht auf Fachhochschulniveau ausbilden würde, kann durch diese Begutachtung nicht uneingeschränkt bestätigt werden. Die Gutachtergruppe sieht sich im Rahmen des Evaluationsverfahrens nicht in der Lage, zu beurteilen, ob die Ausbildung der Absolventen Fachhochschulniveau entspricht und mit anderen Hochschulstandorten vergleichbar ist. Dazu brauchte man einen direkten Vergleich der Absolventen.

Die Lehrkräfte für besondere Aufgaben haben grundsätzlich die notwendige Lehrbefähigung an der Fachhochschule zu unterrichten. Es finden keine gemeinsamen Lehrveranstaltungen für Fachschüler und Fachhochschüler statt. Die Anzahl der Fachschüler ist auch sehr gering im Verhältnis zu der der Fachhochschule. Zu den wissenschaftlichen Leistungen der Mitarbeiter werden innerhalb dieses Verfahrens (Evaluation von Lehre und Studium) keine Aussagen gemacht. Der Fachbereich

sollte jedoch aktiv an einem Nachweis des Ausbildungsniveaus arbeiten, u.U. über einen Vergleich mit Studien- und Prüfungsleistungen anderer Ausbildungsstätten.

### **3.1.5 Qualitätssicherung**

#### **Maßnahmen zur Qualitätssicherung im Fachbereich**

Im Studiengang Seeverkehr ist ein QM-System inklusive Zertifizierung nach ISO 9001:2000 eingerichtet. Dies ist eine besondere internationale Anforderung an die Seefahrtausbildung. Allerdings entsteht der Eindruck, dass dieses System nicht wirklich gelebt wird, sondern eher eine zusätzlich Belastung für das Institut darstellt. Die notwendige Arbeit wird von wenigen Mitarbeitern des Instituts erledigt, während andere nicht hinreichend mit den Regelungen des QM-Systems vertraut sind (lt. QM-Audit).

Mangelhaft erscheint die Qualitätssicherung insbesondere bei den maritimen Praktikumsstellen. Nach Aussage der Studierenden hängt die Qualität der Betreuung im Praktikum stark vom Kapitän ab und es nicht immer sichergestellt, dass Praktikant(inn)en mit ausbildungsrelevanten Tätigkeiten betraut werden. Ein Handbuch oder Leitfaden für die Ausbildung an Bord wurde durch das Institut bisher nicht erstellt, so dass nicht gewährleistet ist, dass die Ausbilder im Praktikum mit den Ausbildungsinhalten vertraut sind.

Der Verbleib der Absolvent(inn)en des Instituts auf dem Arbeitsmarkt ist weitgehend geklärt, u.a. im Rahmen einer Diplomarbeit. Der Kontakt zu den ehemaligen Studierenden wird aufrechterhalten, so dass eine Rückmeldung zu den aktuellen Lehrinhalten aus Sicht der Industrie sichergestellt ist.

Eine Modularisierung der Studiengänge hat bisher nicht stattgefunden. Nach Aussage der Institutsleitung gibt es bereits ein Konzept zur Bachelor-/Masterausbildung – dieses konnte während der Begutachtung jedoch nicht vorgelegt werden. Bemängelt werden muss auch, dass die Lehrkräfte für besondere Aufgaben und die Lehrbeauftragten nicht an der Konzeption neuer Studiengänge beteiligt werden, selbst aber auch keine Initiative ergreifen.

Durch eine entsprechende Berufungspraxis ist baldmöglichst sicherzustellen, dass entsprechend qualifizierte externe Professoren für das Grundstudium berufen werden (Mathematik, Physik, Elektrotechnik usw.). Die derzeit dominierende Zahl der Lehrbeauftragten muss verkleinert werden. Das gilt auch für den Einsatz von Lehrkräften für besondere Aufgaben im FH-Bereich. Durch eine solche Berufungspraxis würde zudem der im Vorgutachten geäußerten Vermutung einer nicht hochschulgerechten Ausbildung entgegen gewirkt werden.

#### **Maßnahmen zur Qualitätssicherung in der Hochschule**

Die Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven hat einen hochschulweiten Erhebungsbogen zur Bewertung von Lehrveranstaltungen entwickelt. Dieser wird flächendeckend in der Lehre eingesetzt.

### 3.1.6 Fazit

#### Stärken

- Gute Chancen der Absolvent(inn)en auf dem Arbeitsmarkt aufgrund des allgemeinen Mangels an Führungskräften in der internationalen Seeschifffahrt.
- Steigende Nachfrage nach Studienplätzen, insbesondere im Studiengang Reedereilogistik.

#### Schwächen

- Trotz des QM-Systems im Studiengang Seeverkehr sind im Bereich Qualitätssicherung noch Verbesserungen möglich, insbesondere im Praktikumsbereich und in der Lehre.
- Geringe Wahlfreiheit bei Wahlpflichtseminaren (Klage von Studierenden); Zufälligkeit der Fächer (Reedereilogistik)
- Die Überlast bei den Studierendenzahlen führt zu Defiziten in der Lehre. Einführung eines NC prüfen.
- Es besteht eine große Abhängigkeit von den ortsansässigen Reedereien. Die eigene Identität als Fachhochschuleinrichtung wird nicht ausreichend dargestellt und erschwert deshalb die Arbeit innerhalb der FH OOW.
- Räumliche Situation ist insgesamt nicht gut, aber auch nicht so katastrophal, wie es im Selbstreport dargestellt wurde.
- Die Frauenbeauftragte ist nicht hinreichend in die Arbeit des Instituts eingebunden.

#### Empfehlungen der Gutachtergruppe

- Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung sollten im Praktikumsbereich ausgebaut werden.
- Die Umsetzung des Studienprogramms auf Bachelor- und Masterabschlüsse sollte zügig erfolgen und zwar mit einem eigenen Konzept, das gleichzeitig das Profil des Standorts schärft.
- Die Qualitätssicherung beim Praktikum muss verbessert werden. In diesem Zusammenhang sollte auch ein Handbuch für die Ausbildung an Bord entwickelt werden.
- In den Bereichen Navigation, Schifffahrtsrecht und Seemannschaft könnten mehr vertiefende Lehrveranstaltungen angeboten werden.
- Es ist zu prüfen, inwieweit durch eine Begrenzung der Zahl der Studienanfänger (NC oder Auswahlverfahren) die durch die Überlast bei den Studierenden verursachten Defizite in der Lehre behoben werden können.
- Verbesserung der internen und externen Kommunikation ist notwendig, Die Anstrengungen zur Verbesserung der Kommunikation mit externen Partnern müssen dabei vom Institut ausgehen.
- Es gibt nur eine geringe Anzahl von Fachschülern (ca. 36 bis 40 über zwei

Jahrgänge). Es muss nach außen deutlicher gemacht werden, dass es sich um eine Fachhochschule mit einigen wenigen Fachschülern handelt.

- Es sollte daran gearbeitet werden, in Zukunft noch deutlicher zu dokumentieren, dass das Ausbildungsniveau einer Hochschule entspricht – in der wissenschaftlichen Leistung wie auch im Ausbildungsniveau der Studierenden.
- Durch eine entsprechende Berufungspraxis ist baldmöglichst sicherzustellen, dass qualifizierte externe Professoren für das Grundstudium berufen werden (Mathematik, Physik, Elektrotechnik usw.).
- Die jetzige Organisationsform des Instituts ist unhaltbar. Die Struktur innerhalb des Instituts Seefahrt muss verbessert werden mit gleichzeitiger Erhöhung der Präsenz in den Gremien der Hochschule.
- Alle Professoren des Instituts, insbesondere neu berufene und künftige Professoren sind in das Management bzw. die Leitung des Instituts einzubeziehen.

### **Einige Empfehlungen sind schwerpunktmäßig an die Hochschulleitung gerichtet:**

- Eine baldige Entscheidung über die Standortfrage der Seefahrtausbildung in Niedersachsen (Leer/Elsfleth) ist dringend notwendig, um die lang andauernde Phase der Unsicherheit und Lähmung zu beenden. Als Alternative zur Schließung des Standorts kann nur eine schnelle und massive Förderung angesehen werden. Der personelle Ausbau ist dabei jedoch nur sinnvoll im Zusammenhang mit einer grundlegenden Modernisierung des Instituts (Bauliche Verbesserungen, Akustik, Ausstattung mit Beamer, „Notebook University“ etc.).
- Die Hochschulleitung und die Fachbereichsleitung Wirtschaft sind aufgefordert, sich aktiv in die Umstrukturierung des Instituts Seefahrt einzubringen.
- Im Zuge einer verstärkten Modularisierung des Studienangebotes sollten v.a. Veranstaltungen auf dem Emdener Campus in die Leeraner Curricula eingebunden werden (betrifft insbesondere *Reedereilogistik*).
- Die für den Standort Leer zuständige Frauenbeauftragte muss mehr in die Arbeit am Institut eingebunden werden. Sie muss vom Institut angefordert werden, insbesondere für die Studierenden vor dem ersten Praxissemester, sie sollte aber auch offensiver als bisher auf die Studentinnen zugehen.

## 3.2 Standort Elsfleth

Datum der Vor-Ort-Gespräche: 11. und 12.03.2004

Datum des Gutachtens: 28.05.2004

### 3.2.1 Beurteilung des Evaluationsprozesses

#### Beurteilung des Selbstreports

Der Selbstreport ist fristgerecht bei der ZEvA eingegangen. Er folgt der Gliederung des Evaluationsleitfadens und gibt alle relevanten Informationen vollständig wieder. Er ist klar und gut lesbar geschrieben und lässt in den wesentlichen Bereichen keine Fragen offen. Neben einer selbstkritischen Position zur eigenen Situation gibt es zu den meisten Problemen bereits Lösungsansätze.

#### Beurteilung der externen Evaluation

Alle Gesprächstermine wurden gemäß den Planungen durchgeführt. Die eingeladenen Gesprächspartner/-innen standen für die Gespräche zur Verfügung, ebenfalls eine große und heterogene Gruppe (verschiedene Studiengänge und Semester) von Studierenden. Der Gutachtergruppe stand während des gesamten Zeitraums ein Raum für die Gespräche mit den Vertreter(inne)n des Fachbereichs und für die internen Besprechungen zur Verfügung.

In allen Gesprächen herrschte eine offene und konstruktive Gesprächsatmosphäre. Neben der Hauptthematik der Evaluation – Studium und Lehre – wurde wiederholt die Standortfrage (Leer-Elsfleth) in den Vordergrund gerückt. Die allgemeine Verunsicherung durch hochschulpolitische Entscheidungen ließ sich nicht von der Qualitätsbeurteilung in den übrigen Bereichen trennen.

### 3.2.2 Aufbau und Profil des Fachbereichs

Im Fachbereich Seefahrt in Elsfleth werden drei Studiengänge angeboten, der Studiengang Nautik mit dem Abschluss Diplom-Ingenieur und die Studiengänge Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft (SHW) und Internationales Transportmanagement (ITM), beide mit dem Abschluss Diplom-Wirtschaftsingenieur. Diese Studiengänge sind zulassungsbeschränkt, mit einer jährlichen Aufnahmekapazität von 25 Studierenden. Daneben wird ein Studiengang Supply Chain Management (M.Sc.) gemeinsam mit den Universitäten in Vlissingen (NL), Bradford (GB) und Gent (B) angeboten. Der Fachbereich Seefahrt beteiligt sich daran in der Vertiefungsrichtung Integral Port Management (IPM).

Die Absolvent(inn)en des Studiengangs Nautik erwerben neben dem Diplom ein nautisches Befähigungszeugnis. Die Ausbildung muss daher internationalen Standards genügen, die im *Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von*

*Seeleuten*. (STCW 95) festgelegt sind. Daraus ergibt sich auch die Notwendigkeit des regelmäßigen Nachweises des Einhaltens der Mindeststandards durch ein Qualitätsmanagementsystem nach der Norm ISO 9001:2000.

Angegliedert an den Fachbereich ist das zuvor vom Standort Leer betriebene maritime Kompetenzzentrum *Mariko.Ris*. Es ist eingebunden in die Regionale Innovationsstrategie (RIS) und die Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven. Schwerpunkt ist die Förderung von kleinen und mittleren Unternehmen der maritimen Verbundwirtschaft.

Der Fachbereich Seefahrt in Elsfleth betreut auch den Schiffsführungssimulator, eine zentrale Einrichtung des Landes Niedersachsen für die Seefahrtbildungsstätten in Cuxhaven, Leer und Elsfleth. Die wissenschaftliche Leitung wird von einem Elsflether Hochschullehrer wahrgenommen.

### 3.2.3 Lehre und Studium

#### Ausbildungsziele

Der Studiengang **Nautik** zielt darauf ab, den Studierenden einerseits den berufsqualifizierenden Abschluss als Nautiker und andererseits den Erwerb eines FH-Diploms (Diplomingenieur) zu ermöglichen. Mit dem erfolgreichen akademischen Abschluss erwerben die Absolvent(inn)en zusätzlich das international anerkannte nautische Befähigungszeugnis, das sie zur Wahrnehmung der Aufgaben eines Wachoffiziers auf Kauffahrteischiffen aller Größen in allen Fahrtgebieten berechtigt. Nach einer Seefahrtzeit von zwei bis drei Jahren wird durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf Antrag das Befähigungszeugnis zum Kapitän ausgestellt.

Die Anforderungen, die der Betrieb eines Seeschiffes an den Nautiker stellt, reichen von der Entscheidungsfindung hinsichtlich des Einsatzes und der Wartung komplexer technischer Systeme über Personalführung bis hin zur Bewältigung von Krisensituationen, in denen keine externe Hilfe zur Verfügung steht. Da Fehler im Betrieb von Seeschiffen neben gravierenden ökonomischen auch potentiell katastrophale Auswirkungen auf die Sicherheit von Besatzungen, Fahrgästen und auch unbeteiligter Dritter sowie auf die Meeresumwelt haben können, tragen Nautiker im Beruf ein hohes Maß an Verantwortung. Daher setzt der Fachbereich in der Lehre einen Schwerpunkt auf die Vermittlung der für Ingenieure wichtigen Qualitäten Problemlösungskompetenz, Reflexionsvermögen, sowie Team- und Kommunikationsfähigkeit. Diese Qualitäten sollen den Nautikern auch einen später oft gewünschten Wechsel in einen ähnlich dotierten Landberuf (z.B. Inspektor, Besichtiger, Lotse), der meist eine weitergehende Spezialisierung erfordert, ermöglichen.

Der Studiengang **Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft (SHW)** spricht in erster Linie Studierende an, deren Eignungs- und Neigungsprofil technologie- und managementorientiert ist. Aufbauend auf dem im Grundstudium vermittelten

Basiswissens werden im Hauptstudium verkehrs- und transportwirtschaftliche Fachkenntnisse erworben. Während sich die Mitarbeiter und Führungskräfte der maritimen Unternehmen früher vornehmlich aus Nautikern sowie gelernten Speditions- und Schifffahrtskaufleuten rekrutierten, erfordern die aufgezeigten Entwicklungen heutzutage eine stärker betriebswirtschaftlich fundierte akademische Ausbildung mit Schlüsselqualifikationen in den Bereichen maritime Verkehrswirtschaft, Kostenrechnung/Controlling, Marketing, EDI sowie soziale Kompetenz, Lernfähigkeit, Urteilsfähigkeit und Selbständigkeit. Vor dem Hintergrund der starken internationalen Ausprägung des Verkehrssektors ist es außerdem wichtig, den Studierenden eine hohe Sprachkompetenz, vor allem in Englisch, zu vermitteln.

Der Studiengang **Internationales Transportmanagement (ITM)** bereitet auf Nachwuchs-Führungspositionen im internationalen Transportbereich vor. Dabei bildet die fortschreitende Integration der Transportketten, die Internationalisierung der Planung sowie die Organisation und Durchführung von Verkehrs- und Logistikdienstleistungen einschließlich ihrer elektronischen Datenverarbeitung Schwerpunkte des Fachstudiums. In das Studium sind zwei Auslandssemester integriert, eines davon als Praxissemester. Die Ausbildungsziele für den Studiengang ITM unterscheiden sich von denen für SHW durch eine stärkere Betonung der kommunikativen und multikulturellen Schlüsselkompetenzen sowie durch eine stärkere Gewichtung der logistisch orientierten gegenüber den maritimen Fachinhalten.

### Studienprogramm

Im Studiengang **Nautik** werden die im STCW 95 -Code beschriebenen Funktionsbereiche studiert:

- Schiffsführung
- Ladungsumschlag und -stauung
- Überwachung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord
- Funkverkehr

Zur weiteren Schwerpunktbildung muss ein Wahlpflichtblock der Spezialisierung Nautik/Technik oder Wirtschaft/Recht gewählt werden. Für den letzteren Wahlpflichtblock kommen prinzipiell alle Fächer der am Fachbereich Seefahrt angebotenen wirtschaftlichen Studiengänge (ITM und SHW) in Frage.

Es ist eine Besonderheit des Studiengangs, dass zum Erwerb der beruflichen Qualifikation auch seemännische Fertigkeiten und Erfahrungen erforderlich sind. Diese Fertigkeiten werden in der Regel während zweier in das Studium integrierter Praxissemester, oder während einer Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker bzw. einer Seefahrtzeit als Nautischer Offiziersassistent vor Beginn des Studiums erworben. Um die Fremdsprachenkompetenz der Studierenden zu stärken, werden Lehrveranstaltungen und Prüfungsleistungen in einigen Fächern in englischer Sprache angeboten.

Grund- und Hauptstudium der Studiengänge **ITM und SHW** bestehen aus jeweils drei Theoriesemestern, zusätzlich sind zwei berufspraktische Studiensemester in

das Hauptstudium integriert. Die Fachprüfungen erfolgen studienbegleitend. Die im achten Semester anzufertigende Diplomarbeit wird im zweiten Praxis-/Diplomarbeitsemester möglichst praxisnah und in enger Verbindung zum zukünftigen Berufsfeld geschrieben. Auf dem wirtschaftlichen, mathematisch-naturwissenschaftlichen und rechtlichen Basiswissen des Grundstudiums aufbauend wird den Studierenden im Hauptstudium ein fundiertes Fachwissen im Bereich Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft bzw. Transportwirtschaft und Logistik vermittelt. Wahlpflichtmöglichkeiten gibt es aufgrund der begrenzten Lehrkapazität nur im Bereich der zweiten Fremdsprache.

Die Studierenden empfinden das Studium als etwas theorielastig und wünschen sich mehr praktische Übung, außerdem die Vermittlung praktischer Kenntnisse über Steuern, Sozialversicherung, Ausflagung u.ä., die im Seefahrtsbereich von besonderer Relevanz sind.

### **Internationale Aspekte**

Die internationale Ausrichtung des Fachbereichs wird hauptsächlich durch die intensiven Kontakte zu den ausländischen Partnerhochschulen (u.a. Plymouth, Glasgow, Vallejo (USA), Auckland (NZ), Hong Kong, Kapstadt, Launceston (AUS)) gewährleistet. Ziele ist es, dass mindestens 50% aller Studierenden ein Auslandssemester absolvieren, mit weitgehender Anerkennung der im Ausland erbrachten Studienleistungen. Studienzeitverlängerungen werden damit weitgehend vermieden.

Durch die internationale Prägung der Schifffahrtsbranche sind insbesondere gute englische Sprachkenntnisse sowie der Umgang mit anderen Kulturen wichtig. Entsprechende Ausbildungsinhalte werden durch Lehrveranstaltungen in englischer Sprache und durch die Förderung integrierter Auslandssemester erreicht.

Auslandskontakte des Fachbereichs bestehen zu 15 europäischen und außereuropäischen Partnerhochschulen. Es erfolgen regelmäßig Auslandsaufenthalte von Studierenden (43 Studierende im WS 2003/04) wie auch von Lehrenden. Mit der Hoogeschool Zeeland besteht zusätzlich ein Doppeldiplom-Abkommen für den Studiengang ITM.

Im Studiengang Internationales Transportmanagement sind je ein Studien- und ein Praxissemester im Ausland vorgeschrieben.

Außerdem bietet der Fachbereich zusammen mit der Hoogeschool Zeeland, den Universitäten Bradford, Glasgow und Gent den transeuropäischen Masterstudiengang *Supply Chain Management* an.

Die Studierenden merken an, dass die englischsprachigen Lehrveranstaltungen teilweise sprachlich etwas „holperig“ seien. Hier sollte seitens der Lehrenden deutlicher kommuniziert werden, dass es bei fachspezifischen Lehrveranstaltungen, die in englischer Sprache abgehalten werden, nicht um ein geschliffenes „Oxford-Englisch“ gehen kann, sondern dass der fachliche Inhalt im Vordergrund steht. Für die Veranstaltungsteilnehmer besteht somit die Chance, ohne Scheu

Englisch als lingua franca der Schifffahrt anzuwenden. Der tiefergehende Ausbau der Sprachkompetenz sollte den reinen Sprachveranstaltungen mit entsprechenden Fachkräften vorbehalten bleiben.

Grundsätzlich drückten die Studierenden jedoch ihre Zufriedenheit aus, insbesondere über die Auslandsaufenthalte. Die Betreuung wäre dort gut und alles wäre gut organisiert und abgesprochen. Studierende aus dem Ausland gäbe es jedoch nur wenige und diese absolvierten ihr gesamtes Studium in Elsfleth, nicht nur ein bis zwei Semester.

### **Studienorganisation**

Im Fachbereich ist ein Stundenplanbeauftragter zuständig für einen Entwurf zur Zuordnung der Lehrenden zu den Lehrveranstaltungen. Dies erfolgt zur Mitte des Vorsemesters unter Berücksichtigung der Denominationen der Professoren (und deren Stundenkontingent) und der voraussichtlichen Anzahl an Studierenden (Laborplätze). Bevor der Fachbereichsrat die Planung beschließt, erfolgt eine Abstimmung mit den Lehrenden und in der Studienkommission. Weitere Planungen nimmt daraufhin der Stundenplanbeauftragte vor.

Die Studienorganisation funktioniert im Allgemeinen reibungslos, von Seiten der Studierenden gibt es kaum Beschwerden über die Organisation oder bezüglich Überschneidungen von Lehrveranstaltungen. Bei der Abstimmung der Lehrinhalte gibt es Probleme in einzelnen Fächern – diese sind auch an einzelne Personen gebunden. Trotz intensiver Bemühungen des Studiendekans um Lösungen zeichnet sich allenfalls eine Entspannung der Situation ab, nachdem es vorher schon offizielle Beschwerden an die Hochschulleitung und das niedersächsische MWK gab.

Im Übrigen ist die interne Kommunikation im Fachbereich, unter den Mitarbeiter(inn)en wie auch mit den Studierenden als sehr gut zu bezeichnen. Zu Spannungen kommt es allenfalls zwischen den Lehrenden und der zentralen Verwaltung an anderen Standorten der FH OOW.

### **Prüfungen**

Alle prüfungsrelevanten Themen sind in einer Prüfungsordnung mit einem allgemeinen Teil (für alle Studiengänge der FH OOW) und einem besonderen Teil (für die Studiengänge Nautik, SHW und ITM) dokumentiert.

Zum Semesterbeginn wird vom Fachbereichsrat der zweiwöchige Prüfungszeitraum am Semesterende festgelegt.

Die Fachprüfungen dürfen nicht beliebig oft wiederholt werden. Neben einem Freiversuch sieht die Prüfungsordnung zwei Wiederholungsmöglichkeiten vor. Die Wiederholung einer nicht bestandenen Fachprüfung muss in der Regel zum nächstmöglichen Zeitpunkt erfolgen. Wiederholungsprüfungen können danach erst im folgenden Prüfungszeitraum, also am Ende des nächsten Semesters abgelegt werden. Um eine Verlängerung der Studiendauer durch Prüfungswieder-

holungen zu vermeiden, werden von der Prüfer(inne)n jedoch auch kurzfristige Termine nach individueller Absprache angeboten. Nach Auskunft der Studierenden und Lehrenden funktioniert dieses informelle System gut und es werden gleichzeitig die Wiederholungsprüfungen auf ein Minimum reduziert. Nach Ansicht des Fachbereichs würde durch einen zweiten vollständigen Prüfungszeitraum für Wiederholungsprüfungen zuviel Lehrveranstaltungszeit verloren gehen. Außerdem würde die Tendenz, Wiederholungsprüfungen in Anspruch zu nehmen, steigen.

Als Prüfungsform werden Klausuren, Hausarbeiten, Referate und mündliche Prüfungen angeboten. Die Lehrenden wählen die für ihre Lehrveranstaltung geeignete Prüfungsform aus. Mündliche Prüfungen werden grundsätzlich von zwei Prüfenden durchgeführt.

Die Prüfungsordnung des Studiengangs Nautik sieht weiterhin eine mündlich-praktische Abschlussprüfung vor. Sie wird im Rahmen der Ausbildung am Schiffsführungssimulator abgenommen. Weiter gehende Regelungen sind für den Nautik-Studiengang im Qualitätsmanagementsystem getroffen.

Nach Ableistung aller Fachprüfungen und Studienleistungen melden sich die Studierenden zur Diplomarbeit an. Die Bearbeitungszeit beträgt zwei Monate. Die Bearbeitungsdauer kann um maximal 30 Tage verlängert werden. Jede Diplomarbeit wird von zwei Betreuern begleitet. Einer davon muss Professor am Fachbereich Seefahrt sein.

Aus Sicht der Studierenden kommt es mitunter zu Verwirrungen bei der Prüfungsanmeldung, der Sekretariatsbereich scheint hier überfordert. Ansonsten gibt es über die Organisation der Prüfungen wie auch deren Ablauf und Inhalt keinen Anlass zur Kritik. Lediglich bei der Prüfungsform wird der Wunsch nach mehr Hausarbeiten und Projektarbeit geäußert.

### **Beratung und Betreuung**

Beratungs- und Betreuungsaufgaben werden von allen Lehrenden des Fachbereichs Seefahrt wahrgenommen, ggf. auch über E-Mail. Zentralisierte Betreuungsaufgaben, auch im Verwaltungsbereich, werden wegen der geographischen Lage Elsfleths als Außenstandort der FH OOW vor Ort organisiert. Darunter auch die Beratung von Studienbewerbern (sonst Immatrikulationsamt) und die Beratung zu Prüfungsangelegenheiten (sonst zentrales Prüfungsamt). Die gleiche Regelung betrifft auch die Organisation der Praxissemester. Wegen der räumlichen Entfernung kann das Praxissemesteramt der FH nicht in Anspruch genommen werden. Weiterhin fehlen dort auch die nötige Sachkompetenz bezüglich der rechtlichen Anforderungen an ein Praxissemester im Studiengang Nautik und vor allem die Kontakte zu den Reedereien.

Weitere Einzelheiten zur Studienberatung werden im Studiengang Nautik im Rahmen des QM-Systems geregelt. Sind die Voraussetzungen zur Zulassung zum zweiten Praxissemester nicht gegeben, erfolgt ein formalisierter Zwang zur

Studienberatung. Durch diese Maßnahme erwartet der Fachbereich eine effektive Verkürzung der Studiendauer.

In den Befragungen wird von den Studierenden der Kontakt zu den Lehrenden als gut beurteilt. Dieses gilt insbesondere auch zum Praxisdozenten, der sehr engen Kontakt zu den Studierenden und den Reedereien während der Praxissemesterphase hält. Das anerkannt gute Praktikum in Elsfleth hat dazu geführt, dass die Studierenden mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für das zweite Praxissemester die *Wachbefähigung* erhalten.

In Zukunft soll es eine Einführungsveranstaltung vor Beginn des ersten Praktikums im Studiengang Nautik geben. Erste Projekte dazu laufen schon, bisher mit gutem Erfolg.

### **Studienerfolg**

Die mittlere Studiendauer bis zum Vordiplom liegt zwischen vier und fünf Semestern, bis zum Hauptdiplom zwischen acht und neun Semestern. In Anbetracht der langen berufspraktischen Phasen und der Auslandsaufenthalte ist die Zeit als sehr kurz anzusehen.

### **3.2.4 Rahmenbedingungen**

#### **Personalbestand und -entwicklung**

Im Bereich des wissenschaftlichen Personals gibt es insgesamt 17 Stellen am Fachbereich, 14 davon sind Professuren. Besonders im Bereich des wissenschaftlichen Mittelbaus ist die Personalsituation angespannt. Dadurch werden die Professor(inn)en mit zusätzlichen Aufgaben belastet und es fehlt wiederum Zeit für Forschung und Drittmittelwerbung. Unzureichend ist beispielsweise die Betreuung des Schiffssimulators durch einen Hochschullehrer (mit zwei SWS) und einen technischen Mitarbeiter. Bei der Fusion der Hochschulen im Jahr 2000 wurde eine Umverteilung der Mittelbaustellen über einen zentralen Stellenpool in Aussicht gestellt. Dies ist bisher nicht geschehen, wäre aber, besonders zur Betreuung des Simulators, dringend notwendig. Zur kurzfristigen Entlastung wird ab Ende März 2004 eine halbe Stelle, befristet auf ein Jahr, zur Betreuung des Simulators besetzt. Das erscheint jedoch nicht ausreichend, hier ist mehr Nachhaltigkeit (mindestens eine weitere Ingenieursstelle auf Dauer) gefragt. Es ist unwirtschaftlich, den Simulator über viele Tage im Jahr nicht einsetzen zu können, weil nicht ausreichend technisches Personal zur Verfügung steht. Außerdem schmälert dieses die Chancen auf die Gewinnung von z.B. Hafenbauprojekten, weil hier eine längerfristige Einarbeitung notwendig ist.

Vom Fachbereich wurde zur personellen Verstärkung eine Stiftungsprofessur für die Dauer von drei Jahren eingeworben. Das Land Niedersachsen hat nach längeren Verhandlungen eine Finanzierung für weitere drei Jahre zugesagt. Problematisch scheint zurzeit, dass diese Professur als unbefristete Stelle ausgeschrieben

wurde und es nun fraglich ist, ob der ausgewählte Bewerber die Stelle unter den veränderten Bedingungen antreten wird.

Der überwiegende Anteil der Lehre wird von hauptamtlichen Lehrenden des Fachbereichs angeboten. Externe Lehrbeauftragte decken weniger als 20% des Lehrangebots ab. Im Sommersemester 2004 werden in der Nautik 28 Lehrveranstaltungsstunden von Lehrbeauftragten angeboten, 122 Stunden von hauptamtlich Lehrenden.

Ein weiterer personeller Engpass besteht im Verwaltungsbereich. Da viele Verwaltungsaufgaben (Immatrikulations-, Prüfungs- und Praktikantenamt) durch die räumliche Entfernung zu anderen Standorten dezentral erledigt werden müssen, besteht in diesem Bereich ein erhöhter Personalbedarf. Die deutlich gestiegenen Studierendenzahlen verschärfen das Problem.

Das Amt der Frauenbeauftragten wird von einer Professorin des Fachbereichs neben Ihrer Lehrtätigkeit wahrgenommen. Eine stärkere Institutionalisierung dieser Funktion mit entsprechender Deputatsermäßigung wäre wünschenswert.

### **Räume und Sachmittel**

Am Fachbereich herrscht eine insgesamt befriedigende Raumsituation. Insbesondere durch den Neubau des Simulators sind moderne Büro- und Unterrichtsräume entstanden. Lediglich durch die angewachsenen Studierendenzahlen ist ein Engpass bei größeren Lehrveranstaltungsräumen entstanden. Ein bis zwei Großgruppenräume (für etwa 100 Studierende) könnten hier für die Zukunft Abhilfe schaffen.

Der Fachbereich verfügt über eine gut ausgestattete Bibliothek, in der durch allgemeine Mittelkürzungen allerdings die Versorgung mit Fachzeitschriften eingeschränkt ist. Durch die gestiegenen Studierendenzahlen ist auch die Anzahl der studentischen Arbeitsplätze in der Bibliothek nicht mehr ausreichend.

Der gut ausgestattete PC-Raum wird für Lehrveranstaltungen und das Selbststudium der Studierenden genutzt. Anlass zur Kritik gab es lediglich durch die eingeschränkten Öffnungszeiten. In Zukunft werden die Öffnungszeiten aber durch ein verstärktes Engagement der Studierenden (social credits) ausgeweitet.

Der Fachbereich hat einen *Liquid Cargo Handling Simulator* beantragt. Eine Finanzierungszusage des Bundes liegt nach positiver Begutachtung durch den Wissenschaftsrats bereits vor. Auf Grund der angespannten Haushaltssituation kann Niedersachsen zurzeit jedoch den Landesanteil nicht finanzieren. Ein Forschungsprojekt, dass gemeinsam mit der Hochschule und der Universität Bremen durchgeführt werden soll, kann somit nicht begonnen werden. Es ist daher dringend zu raten, die Landesmittel aufzubringen, um die Forschung in diesem wichtigen Bereich nicht weiter zu blockieren.

## **Kontakt zu Reedereien**

Der Fachbereich pflegt einen guten Kontakt zu Reedereien als wichtigste Anbieter von Praktikumsstellen und Abnehmer der Absolvent(inn)en. Ein intensiver Kontakt wird dabei zu allen norddeutschen Reedereien gepflegt, ohne dabei regionale Unterschiede zu machen. Eine Begrenzung auf das regionale Umland wäre dabei nicht zweckmäßig. Die Reeder haben aber keinerlei Einfluss auf die Lehrinhalte bei der Ausbildung. Absprachen gibt es eher im Forschungsbereich.

## **Standortproblematik**

Besondere Probleme ergeben sich in der Seefahrtausbildung durch zwei räumliche getrennte Ausbildungsstandorte und die Entfernung zu den großen Standorten der FH OOW.

Die Kommunikation zu den Standorte Emden und Oldenburg klappt in den wichtigen Fällen gut. Es ergeben sich aber häufig Probleme durch die externe Verwaltung, etwa mit der Personalabteilung. Verbesserungen haben sich durch das neue Rechenzentrum ergeben. Durch die geringe Größe des Fachbereichs ist auch die Vertretung in Gremien nicht immer zufrieden stellend, etwa in der Studienkommission. Dort fallen wichtige Entscheidungen ohne Elsfleth. Außerdem ist der Informationsfluss schlecht.

Eine Kooperation mit dem Standort Leer wird vom Fachbereich Seefahrt in Elsfleth abgelehnt. Die Konzentration der Ausbildung auf einen Standort wird für sinnvoller gehalten. Es wäre auch unproblematisch, die Studierenden aus Leer mit zu übernehmen – eine Ausweitung der Raumkapazität wäre möglich. Es gibt viele strukturelle Unterschiede zwischen den Standorten Leer und Elsfleth, die nach Ansicht des Fachbereichs nur durch einen Transfer der Ressourcen an einen Standort beseitigt werden können. Eine Kooperation der Standorte wäre wenig Erfolg versprechend, eine Integration der jüngeren Kollegen des Instituts in Leer aber denkbar. Die Zusammenarbeit am Schiffssimulator läuft im Übrigen gut, hier sind insbesondere die beiden jungen Professoren aus Leer verantwortlich.

Am Fachbereich besteht auch die Befürchtung, dass die beiden wirtschaftsorientierten Studiengänge herausgelöst und dem Standort Wilhelmshaven zugeschlagen werden. Das daraus resultierende Ergebnis ist keineswegs wünschenswert. Bislang sind hervorragende Synergieeffekte zwischen den einzelnen Studiengängen zu erkennen, deren Effizienz durch eine Zusammenlegung zerschlagen würde.

### **3.2.5 Qualitätssicherung**

#### **Maßnahmen zur Qualitätssicherung im Fachbereich**

Die Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Qualität sind im Fachbereich Seefahrt in Elsfleth als vorbildlich zu bezeichnen. Neben der Einrichtung eines QM-Systems im Studiengang Nautik – inklusive Zertifizierung nach ISO

9001:2000 – wird in allen Studiengängen aktiv und kontinuierlich an der Verbesserung der Qualität gearbeitet. Alle Lehrveranstaltungen werden regelmäßig durch die Studierenden bewertet. Dazu wurde im Fachbereich ein eigenes Befragungsinstrument entwickelt. Zur grundsätzlichen Steuerung der Prozesse existiert eine Studienkommission und ein QM-Beauftragter, der regelmäßig Qualitätsberichte verfasst. Die Studierenden sehen die Lehrveranstaltungsbewertung als nicht effektiv an. Da auch die Prüfungen beurteilt werden sollen, findet die Befragung sehr spät im Semester statt. Einige Studierende haben die Teilnahme dann schon abgebrochen und Änderungen sind fürs laufende Semester nicht mehr möglich. Alternativ hat es sich nach Aussage der Studierenden auch bewährt, die Dozent(inn)en direkt anzusprechen und auf Defizite aufmerksam zu machen. Es gäbe nur zwei Lehrveranstaltungen/Dozenten, bei denen keine Besserung in Sicht sei.

Eine funktionsfähige Qualitätssicherung besteht auch für die Praktikumsstellen, hier wurde auch ein Handbuch/Leitfaden erstellt (im Rahmen einer Diplomarbeit), der den Praktikumsanleitern auf den Schiffen die zu vermittelnden Inhalte verdeutlichen soll. In Zukunft könnte die Qualitätssicherung in den Praxisbetrieben dadurch gefährdet werden, dass aufgrund der geringen Haushaltsmittel keine Reisen zu den Betrieben mehr unternommen werden können.

Der Verbleib der Absolvent(inn)en auf dem Arbeitsmarkt ist weitgehend geklärt. Es besteht auch ein guter Kontakt zu den ehemaligen Studierenden, so dass eine Rückmeldung zu den aktuellen Lehrinhalten aus Sicht der Industrie sichergestellt ist. Die Absolvent(inn)en der Studiengänge SHW und ITM haben auf Grund ihrer fachspezifischen und praxisorientierten Kenntnisse und Fähigkeiten gute Berufschancen in Reedereien und in Hafen- und Umschlagsbetrieben sowie bei Luftfahrtgesellschaften und Logistik-Dienstleistungsunternehmen.

Alle Studiengänge am Fachbereich wurden bereits modularisiert und mit einem Leistungspunktesystem nach dem ECTS versehen. Die Umstellung auf Bachelor- und Masterstudiengänge und deren Akkreditierung sind in Vorbereitung.

### **Maßnahmen zur Qualitätssicherung in der Hochschule**

Die Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven hat einen hochschulweiten Erhebungsbogen zur Bewertung der Lehrveranstaltungen entwickelt. Die Aktivitäten zur Lehrveranstaltungsbewertung wurden auf Hochschul- und Fachbereichsebene nicht hinreichend koordiniert, so dass der Fachbereich einen bereits entwickelten Beurteilungsbogen durch den hochschulübergreifenden ersetzen musste. Dadurch kam es zur Verunsicherung bei den Lehrenden und Studierenden des Fachbereichs Seefahrt.

### 3.2.6 Fazit

#### Stärken

- Der Fachbereich Seefahrt weist mit den Studiengängen Nautik, SHW und ITM ein gut abgestimmtes Profil auf.
- Es existieren vorbildliche Maßnahmen zur Qualitätssicherung (Zertifizierung nach ISO 9001:2000 im Studiengang Nautik).
- Die internen Strukturen des Fachbereichs funktionieren sehr gut, bestehende Defizite können aus eigener Kraft ausgeglichen werden.
- Die Qualitätssicherung beim Praktikum funktioniert gut; an weiterer Verbesserung wird gearbeitet (Erstellung eines Handbuchs bzw. Leitfadens).
- Es gibt eine effektive Zusammenarbeit mit der Industrie, ohne dass sich daraus zu große Abhängigkeiten ergeben. Die Eigenständigkeit als Fachhochschul-Institution bleibt gewahrt.
- Es gibt eine hohe Nachfrage nach den Studienplätzen am Standort Elsfleth, insbesondere in den Studiengängen SHW und ITM.
- Die Berufsaussichten sind in allen angebotenen Studiengängen als sehr gut zu bezeichnen. Der Verbleib der Absolvent(inn)en ist auch weitgehend geklärt.
- Die Studiengänge wurden bereits modularisiert (ECTS-kompatibel) – BA/MA-Konzepte wurden vorbereitet.

#### Schwächen

- Die Organisationsform innerhalb der FH OOW ist nicht optimal (z.B. weite Entfernung zum Standort der Hochschulleitung und fehlender Support durch Hochschulleitung)
- Bei der Studierendenanzahl ist eine Überlast vorhanden. Diese führt zurzeit noch nicht zu Defiziten, weil es das Bestreben aller Mitarbeiter(inn)en ist, diese nicht wirksam werden zu lassen. Das Problem muss weiter beobachtet werden, insbesondere, falls die Studierendenzahlen weiter steigen sollten.
- Räumliche Situation ist insgesamt akzeptabel; es fehlen jedoch ein bis zwei Großgruppenräume. Bei Kapazitätsausweitungen kann es bei der Raumsituation Probleme geben.
- Der wissenschaftliche Mittelbau ist zahlenmäßig schwach ausgeprägt. Dies widerspricht den Erwartungen des Fachbereichs an die Fusion der Hochschulen. Es fehlt noch immer die Zugriffsmöglichkeit auf einen hochschulweiten Stellenpool.
- Die Aufgaben der Frauenbeauftragten werden durch die zuständigen Personen (aus Elsfleth und Oldenburg) nicht effektiv genug wahrgenommen.
- Es gibt Abstimmungsschwierigkeiten bei wenigen Studienfächern. Die personellen Lösungsmöglichkeiten sind hier jedoch begrenzt.

### **Empfehlungen der Gutachtergruppe**

- Die Umstellung des gesamten Studienangebots auf BA/MA-Studiengänge sollte zeitnah erfolgen – inklusive Akkreditierung. Damit könnte der Fachbereich Maßstäbe in der Seefahrtausbildung setzen.
- Mittelfristig sollten auch die Studiengänge SHW und ITM in das QM-System eingebunden werden.
- Die Auswirkung der Überlast an Studierendenzahlen sollte kritisch beobachtet werden, unter gleichzeitiger Entwicklung von Kriterien für die Studierendenauswahl.
- Die Studierenden wünschen sich zwischen dem vierten Semester und der Abschlussprüfung praktische Übungen zur Navigation (z.B. Kartenaufgaben). Dieser Wunsch wird von der Gutachtergruppe unterstützt.

### **Einige Empfehlungen sind schwerpunktmäßig an die Hochschulleitung gerichtet:**

- Eine baldige Entscheidung über die Standortfrage der Seefahrtausbildung in Niedersachsen (Leer/Elsfleth) ist dringend notwendig, um die lang andauernde Phase der Unsicherheit zu beenden.
- Die Hochschulleitung muss dafür Sorge tragen, dass die Landesmittel für den *Liquid Cargo Handling Simulator* umgehend bereitgestellt werden (die Bundesmittel sind bereits zugesagt).
- Durch die Vervielfachung der Studierendenzahlen sind die vor Ort zu erledigenden Verwaltungsaufgaben stark angewachsen. Die Hochschulleitung sollte sich um Möglichkeiten zur Unterstützung in diesem Bereich bemühen. (In Schleswig-Holstein werden diese Aufgaben beispielsweise durch einen „Fachbereichsgeschäftsführer – Faculty Manager“ wahrgenommen.)
- Es muss mindestens eine weitere Stelle „Technik“ (Mittelbau) dauerhaft für den Schiffsführungssimulator zur Akquirierung und Durchführung von Weiterbildung und Hafenbauprojekten geschaffen werden, womit dem Land Niedersachsen bzw. der Hochschule in Zukunft auch Einnahmen zufließen werden.  
In diesem Zusammenhang könnte auch die Problematik des hochschulweiten Stellenpools bearbeitet werden.
- Die zuständige Frauenbeauftragte sollte mehr in die Arbeit am Fachbereich eingebunden werden.
- Die Hochschulleitung sollte Entscheidungen transparenter kommunizieren.

## 4 Beurteilung und Empfehlungen zur Standortfrage

### 4.1 Seefahrtausbildung in Niedersachsen

Die Seefahrtausbildung wird an der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven (FH OOW) sowohl in Elsfleth als auch in Leer durchgeführt, d.h. es bestehen innerhalb einer FH zwei Diplomstudiengänge und eine Ausbildung zum Techniker (Leer), die zu den Befähigungszeugnissen „Nautischer Wachoffizier“ und nach Erfahrungsseefahrzeit zum „Kapitän“ führen. Des Weiteren gibt es eine Techniker Ausbildung in Cuxhaven.

Außerhalb Niedersachsens gibt es noch an folgenden Standorten eine nautische Ausbildung: Warnemünde (Diplom- und Technikerabschluss), Bremen (Diplomabschluss) und Flensburg (Doppelqualifikation Nautik/Schiffsbetriebstechnik mit Diplomabschluss, Technikerabschluss Nautik). Hamburg schließt zum 30.09.2004. Die Seefahrtausbildungsstätten sind gut bis mäßig ausgelastet. Für die Jahre 2004 und 2005 ist im Rahmen einer Rückflaggungswelle unter die deutsche Flagge eine Zunahme der Ausbildungsplätze an Bord von Reederseite angekündigt worden, die Umsetzung steht allerdings noch aus. Im Rahmen der gültigen Bestimmungen muss von zwei zusätzlichen Ausbildungsplätzen mindestens einer für eine Schiffsmechanikerausbildung vorgehalten werden. Dieser Personenkreis kann frühestens nach zweieinhalb bis drei Jahren die Ausbildung an einer Seefahrtausbildungsstätte aufnehmen.

Die Gutachter haben sich im Rahmen des Evaluationsverfahrens in Leer und Elsfleth mit der Standortfrage befasst und geben nachfolgend Empfehlungen dazu ab.

#### Institut Seefahrt in Leer

Das Institut agiert völlig heterogen und autark. Synergieeffekte (mit dem Fachbereich Wirtschaft) sind nicht zu verzeichnen und in absehbarer Zeit auch nicht zu erwarten. Die jetzige Institutsleitung blockiert sich derzeit und damit noch in den nächsten Jahren selbst und verhindert jeglichen „Fortschritt“ in Leer.

Es entstand weiterhin folgender Eindruck: Jüngere Professoren warten ab, ob Leer sich hält. Ihre ursprünglich vorhandene Motivation, sich in der derzeitigen Situation voll einzubringen, scheint einer gewissen Resignation gewichen zu sein, insbesondere wegen der Blockade innerhalb der Institutsleitung. Denselben Resignationseindruck gewann die Gutachtergruppe in den Gesprächen mit den in das Fachhochschulstudium involvierten ehemaligen Fachschullehrern – jetzt Lehrkräfte für besondere Aufgaben. Besitzstandswahrung und ausgeprägtes Hierarchiedenken blockieren hier jegliche Innovation.

Einer Angliederung an den FB Seefahrt Elsfleth steht man offen gegenüber, wenn ein sog. „Minderheitenschutz“ gegeben würde.

## **FB Seefahrt in Elsfleth**

Der Fachbereich agiert relativ unabhängig von der Hochschulleitung und über einen starken und aktiven Dekan. Es gibt einige junge Professoren, die neben dem Simulator noch eine Reihe von Forschungs- und Entwicklungsprojekten „bewegen“. Die insbesondere für die Entwicklung des Berufsbildes „Nautik“ (die durchschnittliche Fahrtzeit von Kapitänen beträgt ca. fünf Jahre, anschließend streben sie „An-Land-Tätigkeiten“ an) notwendige Verzahnung mit den Studiengängen ITM und SHW scheint gut zu funktionieren; auch Synergieeffekte zwischen den einzelnen Studiengängen sind erkennbar.

Einer Angliederung des Instituts Seefahrt Leer an den FB Seefahrt Elsfleth steht man ablehnend gegenüber, weil man sich die dort vorhandenen Probleme nicht „einkaufen“ und das eigene relativ hohe Niveau in der Lehre erhalten möchte. Man weiß z.B. nicht, wie in diesem Fall mit den ehemaligen Fachschullehrern umzugehen ist. Man möchte Professoren berufen, die nicht aus der Seefahrtoberschule kommen (gibt es nur in Niedersachsen).

## **4.2 Möglichkeiten zur Entscheidung der Standortfrage**

### **A. Vollständige Aufgabe der Seefahrtausbildung in Leer**

Das Institut wird geschlossen, es nimmt zum WS 2004/05 keine Studierenden mehr auf. Das gilt auch für die Fachschule, weil diese mit ca. 18 Fachschülern pro Klasse bei einmaliger Aufnahme pro Jahr derzeit kaum überlebensfähig ist.

Die „Abwicklung“ dauert ca. vier Jahre bis etwa 2009 (Fachschule etwa zweieinhalb Jahre). Möglicherweise könnten Studierende nach Elsfleth „verlagert“ werden, was aber wegen der sehr unterschiedlichen Anforderungen außerhalb des STCW 95 -Bereiches nicht unproblematisch sein dürfte.

Mit der Aufgabe der Seefahrtausbildung wäre natürlich auch der Logistikstudiengang nicht überlebensfähig. Auslaufen auch hier zum WS 2008/09.

### **B. Aufgabe der Fachhochschulausbildung, Beibehalten der Fachschulausbildung**

Die FH OOW beschließt die Verlagerung der Ausbildung zum Diplomingenieur nach Elsfleth und belässt die Technikerausbildung am Standort Leer. Die „frühere Fachschule“ müsste wieder aus der FH OOW herausgelöst und einer Berufsschule angegliedert werden. Da Leeraner Reedereien auch an einer reinen Seefahrtausbildung auf Fachschulniveau interessiert sind, müsste mit Unterstützung der Reedereien die Fachschulausbildung ausgebaut werden. Dieses wird für machbar gehalten. Die Investitionskosten würden sich dann in überschaubaren Grenzen halten.

## **C. Beibehalten der gesamten Seefahrtausbildung in Leer**

Dafür könnte vordergründig sprechen, dass in der Seefahrt derzeit großer Mangel an deutschem Schiffsführungspersonal besteht. Es wird von interessierter Seite in den nächsten Monaten, wie eingangs erwähnt, eine große Rückfluggangswelle erwartet (diese hat aber noch nicht begonnen).

### **C.1 Institut Seefahrt Leer bleibt am FB Wirtschaft in Emden angegliedert.**

#### **Maßnahmen:**

Eine deutliche und längerfristige Aufstockung des Lehrpersonals des Instituts ist erforderlich. Die drei in Aussicht gestellten Stiftungsprofessuren durch die Reeder müssten über den Stellenplan langfristig abgesichert werden. Synergieeffekte sind, wie bisher, kaum zu erwarten, wenn die bestehende Personalstruktur erhalten bleibt. Über neue externe Professoren und eine neue externe Leitung müssen Defizite abgebaut werden, so u.a. die zu enge Verzahnung mit Reedereien und die Anhebung des Niveaus (siehe Schreiben des Landkreises Leer an den niedersächsischen Minister für Wissenschaft und Kultur vom 25.02.04 zur Zukunft des Instituts Seefahrt).

Es sind neue Unterrichtsräume zu schaffen, die Sachausstattung (z.B. Beamer u.a.) ist zu erhöhen; die Bibliothek ist zu erweitern einschließlich Nutzerplätzen mit Computern. Es ist zu prüfen, ob dem Angebot der Stadt Leer entsprochen werden kann, einen Neubau in Angriff zu nehmen.

Es ist zu prüfen, ob alle Fachschullehrerstellen im gegenwärtigen Umfang für die Ausbildung der Fachschüler benötigt werden. Wenn Fachschullehrerstellen frei werden, ist zu prüfen, ob diese auch in Professorenstellen umgewandelt werden können, um damit den Fachhochschulbereich zu stärken. Diese Professuren sollten dann jedoch in bestimmten Lehrgebieten (z.B. naturwissenschaftliche Grundlagen) extern besetzt werden und nicht intern über die Seefahrtoberschülerlaufbahn. Dies betrifft auch andere frei werdende Professorenstellen, soweit es sich nicht um Lehrgebiete nach STCW 95 handelt.

### **C.2 Institut Seefahrt Leer wird am FB Seefahrt in Elsfleth angesiedelt.**

#### **Ergebnis:**

Die Seefahrtausbildung liegt -federführend- in einer Hand, dem Dekan des Standorts Elsfleth. Aufgrund der Besonderheit der inhaltlichen Struktur sollte überlegt werden, dem in Elsfleth ansässigen Prodekan das Management in Leer zu übertragen, damit die Verantwortung nicht nur bei einem Dekan liegt. Alternativ könnte überlegt werden, diese Aufgaben einem am Standort Elsfleth ohnehin dringend benötigten, von außen

kommenden „Faculty Manager“ zu übertragen. Diese Maßnahme könnte die Professoren um Verwaltungsaufgaben entlasten und eine Integration von Leer nach Elsfleth begünstigen.

Synergieeffekte könnten genutzt werden, z.B. in Fächern mit geringem Stundenumfang wie Meteorologie. Bei Berufungen von Professoren können die Bedürfnisse beider Bereiche berücksichtigt werden. Die Professoren müssen ggf. zwischen Leer und Elsfleth „pendeln“ (geschieht heute schon bei den Professoren vom Standort Leer zum Simulator in Elsfleth).

Der Fachbereich Seefahrt in Elsfleth würde dafür sorgen, dass im Zusammenhang mit der Einführung der Bachelor- und Master-Ausbildung eine Anhebung des Niveaus ins Leer erfolgt. Dieses könnte aber auch dazu führen, dass Studierende gleich ihr Studium in Elsfleth beginnen und andere, die nicht so belastbar sind, die Fachschulausbildung in Leer bevorzugen.

Bei einer Angliederung des Instituts Leer an den FB Seefahrt in Elsfleth sind dennoch in Leer neue Unterrichtsräume zu schaffen, die Sachausstattung (z.B. Beamer u.a.) ist zu erhöhen; die Bibliothek ist zu erweitern einschließlich Nutzerplätzen mit Computern.

Eine Erhöhung der Professorenstellen in Leer (vorgeschlagen drei) wäre im Zusammenhang mit Synergieeffekten allerdings kritisch zu überprüfen.

### 4.3 Empfehlung

Die Gutachter neigen dazu, den Standort Leer für die Fachschulausbildung zu erhalten und zu stärken, dagegen die Ausbildungskapazitäten für die beiden Fachhochschulstudiengänge des Instituts dem Fachbereich Seefahrt in Elsfleth zu übertragen.

Wenn man sich aus politischen Gründen für die Standorte Leer und Elsfleth entscheidet, sollte man das Institut Leer dem FB Seefahrt in Elsfleth angliedern und zwar ohne Minderheitenschutz, damit Entscheidungsprozesse effektiver verlaufen können. Allerdings muss dann Leer zwingend personell und sächlich ausgebaut werden.

Im Hinblick auf die Einrichtung der BA/MA-Studiengänge ist den Standorten dringend zu raten, die Verzahnung der einzelnen Studienangebote noch stärker als bisher vorzunehmen.

## 5 Stellungnahmen der evaluierten Institutionen

### 5.1 Stellungnahme und Maßnahmenprogramm des Standorts Elsfleth

#### Anmerkungen zum Inhalt des Gutachtens

Zum Abschnitt *International Aspekte*:

Im Gutachten heißt es: Die Studierenden merken an, dass die englischsprachigen Lehrveranstaltungen sprachlich teilweise etwas „holperig“ seien. Nach einer gezielten Rückfrage an die am Gespräch Beteiligten ergab sich, dass die Studierenden mit Ihrer Bemerkung einen Lehrbeauftragten meinten, der das Experiment englischsprachiger Lehre inzwischen aufgegeben hat. Das Englisch der hauptamtlich Lehrenden, die Lehrveranstaltungen in englischer Sprache durchführen, ist nach Einschätzung der Studierenden nicht „holperig“. Der Fachbereich plant, das Angebot englischsprachiger Lehrveranstaltungen zu erweitern.

Zum Abschnitt *Personalbestand und Entwicklung*:

Im Gutachten wird die Besetzung der Stiftungsprofessur diskutiert. Die Rahmenbedingungen für die Stiftungsprofessur haben sich inzwischen erneut verändert. Nach der Stiftungsphase von drei Jahren muss der Fachbereich Seefahrt diese Professur aus Fachbereichsmitteln, also über eine eigene Stellenhülse aus dem Bestand finanzieren. Damit lässt sich die bisher den Stiftungsprofessuren zu Grunde liegende Idee der dauerhaften Vergrößerung der Lehrkapazität nicht mehr realisieren.

Zum Kapitel *Beurteilung und Empfehlungen zur Standortfrage*:

Der Fachbereich Seefahrt in Elsfleth unterstützt ausdrücklich die Empfehlung der Gutachter, am Standort Leer die nautische Fachschulausbildung zu erhalten und die Hochschulausbildung in Elsfleth zu konzentrieren. Sollte sich diese sachlich begründete Empfehlung aus politischen Gründen nicht realisieren lassen, darf der notwendige Ausbau des Hochschulinstituts in Leer nicht zu Lasten des Fachbereichs Seefahrt in Elsfleth gehen. Dieser ist selbst über seine Kapazität hinaus ausgelastet. Jeder Transfer an Lehr- und Managementleistungen muss zu einer Beeinträchtigung der Ausbildungsqualität in Elsfleth führen. Eine sinnvolle Parallelität zweier Seefahrtbildungsstätten an einer Hochschule ist nur unter der Voraussetzung hinreichender Diversifizierung denkbar. Da der Fachbereich Seefahrt in Elsfleth seit mehr als einem Jahrzehnt eine überregional anerkannte Kompetenz im wirtschaftlich-logistischen Bereich hat, sollte in Leer eine naturwissenschaftlich-technische Ausrichtung entwickelt werden, für die es einen (Arbeits-) Markt gibt.

## **Maßnahmenprogramm**

Das Gutachten formuliert vier Empfehlungen an den Fachbereich Seefahrt, zu denen im folgenden Stellung genommen wird.

### *Zeitnahe Akkreditierung von Bachelor- und Masterstudiengängen:*

Der Fachbereich Seefahrt bereitet zurzeit (Sommer 2004) die Akkreditierung der Bachelor-Studiengänge Nautik, Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft (SHW) und Internationales Transportmanagement (ITM) vor. Vorbehaltlich einer Strukturentscheidung des Niedersächsischen Wissenschaftsministeriums bezüglich der Standortfrage sollen die Anträge bis Ende Oktober 2004 bei der ZEvA eingereicht werden. Zum Wintersemester 2005/06 sollen die ersten Bachelor-Studierenden immatrikuliert werden. Der Fachbereich plant ferner einen Master-Studiengang Maritime Studies (M.Sc). Vorbehaltlich der Bereitstellung der dafür notwendigen personellen Ressourcen durch die Hochschule soll dieser Studiengang möglichst zeitgleich mit den Bachelor-Studiengängen akkreditiert werden.

### *Zertifizierung des gesamten Ausbildungsangebots:*

Die Zertifizierung der wirtschaftlich-logistisch orientierten Studiengänge SHW und ITM wird erwogen. Als günstiger Zeitpunkt der Zertifizierung wird das Sommersemester 2007 angesehen, weil dann auch der Nautik-Studiengang rezertifiziert werden muss. Zurzeit wird Information über die zusätzlich entstehenden Kosten und deren Deckung eingeholt. Ferner erörtert der Fachbereich den Umfang der Ergänzung seines Qualitätsmanagementsystems. Bis zum Zeitpunkt der Rezertifizierung bleibt dann noch ausreichend Zeit, um das erweiterte Qualitätsmanagementsystem wirksam werden zu lassen.

### *Beobachtung der Überlast:*

Die starke Nachfrage nach Studienplätzen am Fachbereich Seefahrt in Elsfleth hat zu einer steigenden Überschreitung der Kapazität geführt. Um die Studienbedingungen nicht zu beeinträchtigen, ist eine Begrenzung der Zulassungen notwendig. Vor der Einführung von Zulassungsbeschränkungen im Studiengang Nautik muss geklärt werden, um wie viele Studierende die Kapazität in Zukunft überschritten werden soll, um Exmatrikulationen zu kompensieren. Dazu hat der Fachbereich bereits beschlossen, die notwendigen Daten zu erheben. Ferner werden geeignete Kriterien entwickelt, nach denen die Studienplatzbewerber ausgewählt werden sollen. Das betrifft auch die schon zulassungsbeschränkten wirtschaftlich-logistischen Studiengänge SHW und ITM.

### *Navigationsübungen:*

Der von den Studierenden beklagte Mangel an Navigationsübungen in ausreichendem Umfang vor dem zweiten Praxissemester ist vom Fachbereich als Problem anerkannt. Studienkommission und Fachbereichsrat haben im zurückliegenden Sommersemester 2004 die notwendigen Korrekturen eingeleitet. Dazu gehört vor allem die Überarbeitung der Curricula für die beiden Navigationsmodule im dritten und vierten Studiensemester, die jetzt den Anteil an Übungen quantitativ

ausweisen. Der Fachbereich Seefahrt wird die Auswirkungen der Veränderung im Rahmen der Lehrveranstaltungsbeurteilung durch die Studierenden kritisch beobachten.

## **5.2 Stellungnahme und Maßnahmenprogramm des Standorts Leer**

– *Eine inhaltliche Stellungnahme und ein Maßnahmenprogramm wurden vom Standort Leer nicht eingereicht.* –

## **5.3 Stellungnahme der Hochschulleitung**

– *Von der Hochschulleitung der FH OOW wurde ein gemeinsames Schreiben für die sachliche Korrektur und die inhaltliche Stellungnahme eingereicht. Das Schreiben wurde redaktionell überarbeitet.* –

*Zu Personalbestand und -entwicklung (Elsfleth):*

Die Personalausstattung des Fachbereichs wurde mit Genehmigung seiner Studiengänge und der Verlagerung des Schiffsführungssimulators von Oldenburg nach Elsfleth durch das MWK festgelegt. Bislang konnte diese Stellenausstattung vom Fachbereich toleriert werden, da die fehlende Lehrkapazität durch Lehrbeauftragte, die im Gegensatz zu anderen Fachbereichen bis heute zusätzlich aus dem Globalhaushalt finanziert werden, ergänzt wurde. Der erhöhte Aufwand, verursacht durch den Schiffsführungssimulator, wurde ebenfalls aus Mitteln der Hochschule ausgeglichen, so dass dem Fachbereich auch daraus keine zusätzlichen Belastungen entstanden sein können. Ungeachtet dessen wird die personelle Unterausstattung des Fachbereichs von der Hochschulleitung anerkannt. Deshalb war beabsichtigt, Rationalisierungspotentiale in Folge der Umstrukturierung der Verwaltung zu nutzen, um den Fachbereich mit zusätzlichen Stellen im wissenschaftlichen Mittelbau auszustatten. Dieses Vorhaben ist mit Ausnahme der zugeordneten Stelle für den Schiffsführungssimulator an der Einsparauflage des Landes gescheitert.

*Zur Standortproblematik (Elsfleth):*

Die aus Sicht des Fachbereichs mangelhafte Repräsentanz in den Gremien der Hochschule ergibt sich aus der geringen Größe des Fachbereichs. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass alle Gremiensitzungen hochschulöffentlich stattfinden und es sowohl dem Dekan als auch dem Studiendekan oder interessierten Kollegen unbenommen ist, an den Gremiensitzungen, insbesondere auch an der Studienkommission teilzunehmen. Wenn wichtige Entscheidungen in Kommissionen ohne Vertretung des Standortes Elsfleth fallen, so kann das nur dadurch geschehen, dass ein Termin vom Fachbereich nicht wahrgenommen wird. Der Hinweis darauf, dass der Informationsfluss schlecht sei, ist so nicht nachvollziehbar. Die Protokolle aller Gremiensitzungen sind für die Mitglieder der Hochschule einsehbar. Darüber hinaus wird regelmäßig – mindestens einmal im Monat – im Senat und ebenfalls mindestens einmal monatlich in den Dekansitzungen von der Hochschulleitung über Themen und Entscheidungen der Hochschulgremien

informiert. Ferner gibt es Sitzungen der Standort-Vizepräsidenten mit den örtlichen Dekanen, die teilweise wöchentlich stattfinden. Auch dort können Informationen von den örtlichen Vizepräsidenten an die Dekane weiter gegeben bzw. von diesen erfragt werden. Auch die mit der Entfernung zwischen den Standorten und der in diesem Zusammenhang beklagten Kommunikation mit der Verwaltung aufgezeigten Probleme bei der Abwicklung von Verwaltungsgeschäften erscheint angesichts der guten technischen Ausstattung der Verwaltungsbereiche unbegründet. Verzögerungen treten in der Regel dann auf, wenn Vorgänge unvollständig, verspätet oder unter Umgehung gültiger Vorschriften bearbeitet werden sollen. Um unnötige Spannungen zu vermeiden, sind die Mitarbeiter des Fachbereichs und der Verwaltung im Gespräch. Die Befürchtung des Fachbereichs, dass die beiden wirtschaftsorientierten Studiengänge herausgelöst und dem Standort Wilhelmshaven zugeschlagen werden, entbehrt jeglicher sachlichen Grundlage. Die Hochschulleitung kann natürlich nicht verhindern, dass über vieles in der Hochschule spekuliert wird. Ernsthafte Planungen, die wirtschaftsorientierten Studiengänge aus Elsfleth herauszulösen und nach Wilhelmshaven zu verlagern oder auf andere Weise dort organisatorisch anzugliedern, wären schon deshalb nicht sinnvoll, da andernfalls ein interdisziplinäres Lehrangebot am Standort Elsfleth nicht mehr möglich wäre und der Standort mittelfristig zu einer reinen Ausbildungsstätte für Nautiker würde. Eine solche Entwicklung wäre aus Sicht der Hochschulleitung unter wissenschaftlichen Aspekten nicht wünschenswert.

*Zu den Empfehlungen der Gutachtergruppe (Elsfleth):*

Die Empfehlung, die Hochschulleitung müsste Sorge dafür tragen, dass die Landesmittel für den Liquid Cargo Handling Simulator umgehend bereitgestellt werden, verkennt, dass die Entscheidung hierüber nicht in der Hochschulleitung sondern in Hannover getroffen wird. Die Hochschulleitung kann lediglich in Gesprächen mit dem Ministerium darauf hinwirken, dass die Bewilligung bereits begutachteter Investitionsvorhaben zeitnah im Sinne der Hochschule fällt, was jedoch angesichts der außerordentlich angespannten Finanzlage des Landes Niedersachsen schwierig ist. Zwischenzeitlich ist die o.g. Maßnahme bewilligt und der Beschaffungsvorgang, an dem die Mitarbeiter der Verwaltung unterstützend mitgewirkt haben, weitestgehend abgeschlossen.

Der Vorschlag, den Fachbereich bei den zu erledigenden Verwaltungsaufgaben zu unterstützen, wird gerne aufgenommen. Es ist jedoch auch hier zu beachten, dass ein reibungsfreies Verwaltungshandeln durch die bestehende absolute Wiederbesetzungssperre in diesem Bereich und die angekündigten zusätzlichen Kürzungen des Globalzuschusses stark beeinträchtigt wird.

*Zu den Empfehlungen der Gutachtergruppe (Leer):*

Die Empfehlung an die Hochschulleitung, eine baldige Entscheidung über die Standortfrage zu treffen, verkennt, dass diese Entscheidung nur in einer Ziel- und Leistungsvereinbarung mit dem Land Niedersachsen oder durch eine alleinige Entscheidung des Landes durch die Hochschule getroffen werden kann, in keinem

Fall jedoch durch die Hochschule alleine. Das Ministerium plant vor einer Entscheidung zwei weitere Experten zu beauftragen, die die Möglichkeiten der Verbesserung von Studium und Lehre am Standort Leer beurteilen sollen. Die Beauftragung der Experten ist bislang nicht erfolgt, so dass mit Ergebnissen und Entscheidungen nicht vor Ablauf von weiteren 4- 6 Monaten zu rechnen ist.

Vor einer Umstrukturierung des Instituts Seefahrt Leer ist es erforderlich, dass die dazu notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen bzw. verbindlich zugesagt werden. Die maritime Wirtschaft in Leer und der Landkreis haben umfangreiche Unterstützung durch drei Stiftungsprofessuren für je 5 Jahre und die Zusage eines Neubaus in Aussicht gestellt. Die Hochschule selbst ist durch massive Kürzungsaufgaben nicht in der Lage zusätzliches Personal oder Sachmittel in den Standort Leer zu investieren. Ohne die Zusicherung, dass die personelle und sächliche Ausstattung des Instituts Leer auf lange Sicht sichergestellt wird, können sinnvolle Umstrukturierungsmaßnahmen, die die Hinweise des Gutachtens berücksichtigen würden, nicht durchgeführt werden.

#### *Zu den Empfehlungen zur Standortfrage:*

Die Hochschulleitung hat in dem Gespräch mit der Gutachtergruppe ausgeführt, dass sich durch die Fusion der vormals eigenständigen Hochschulen organisatorische Schwierigkeiten ergeben haben. Sie hat aber auch gleichzeitig betont, dass die Fusion Synergieeffekte in der Hochschule geschaffen hat, die sowohl im Bereich der Lehre als auch der Forschung auf breiter Ebene insbesondere zwischen den technischen und den Wirtschaftsfachbereichen genutzt werden konnten. Die Ähnlichkeit der technischen Fachbereiche in Wilhelmshaven und Emden wird gerade jetzt in der Umstellung auf Bachelor- und Masterstudiengänge zur besseren Nutzung der knapper werdenden Ressourcen und zur Profilbildung vorbildlich verwendet.

Die räumliche Distanz zwischen Emden und Elsfleth ist in Zeiten von Internet und Email sowie regelmäßigen Treffen zwischen Hochschulleitung und Fachbereichen sicherlich ein untergeordnetes Problem. Mindestens einmal monatlich finden Treffen mit den Dekanen statt und es gibt auch darüber hinaus sowohl telefonisch als auch persönlich nach Bedarf Gespräche, die auch von der Hochschulleitung ange-regt werden. Darüber hinaus besucht die Präsidentin von sich aus die Fachbe-reiche regelmäßig zu Besprechungen. Das kann bei insgesamt 9 Fachbereichen in der Regel höchstens einmal im Semester stattfinden. Bei Bedarf sind alle Mit-glieder der Verwaltung und der Hochschulleitung zeitnah an jedem Standort der Hochschule verfügbar.

Eine Verschmelzung der Standorte Elsfleth und Wilhelmshaven hat zu keinem Zeitpunkt ernsthaft zur Diskussion gestanden. Vielmehr gibt es eine Diskussion über die Frage der Fusion der Standorte Elsfleth und Leer, die ja auch von der Gutachtergruppe als eine mögliche Option gesehen wird.

## 6 Kurzebensläufe der Gutachter/-innen

### Dipl.-Wi.-Ing. Ulrich Bösl

- 1957 geboren in Tomerdingen, Alb-Donau-Kreis
- 1973-1974 Ausbildung/Praktikum als Decksjunge, nautischer Offiziersbewerber, nautischer Offiziersassistent; Reederei DAL/John T. Essberger, Hamburg
- 1976-1977 Ausbildung/Berufstätigkeit als nautischer Offiziersassistent; Reederei DAL/John T. Essberger, Hamburg
- 1977-1981 Studium an der Fachhochschule Oldenburg, Fachbereich Seefahrt in Elsfleth/Weser  
Abschluss: Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr
- 1981-1985 Berufstätigkeit als 3., 2, und 1. nautischer Offizier; Reedereien John T. Essberger und Bernhard Schulte, Hamburg
- 1985-1993 Berufstätigkeit in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern Kiel-Holtenau, Cuxhaven und Brunsbüttel, Unterweisung für das Beamtenverhältnis im nautischen Dienst des Bundes, Einsatz als Wachleiter in den Verkehrszentralen Kiel-Holtenau und Brunsbüttel sowie als nautischer Sachbearbeiter
- 1993-2003 Beschäftigung im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn
- seit 2003 Berufstätigkeit als Leiter des Schifffahrtswesens der Wasser- und Schifffahrtsämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau; fachliche Verantwortung für den Gesamtverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal

### Prof. Werner Huth

- 1941 geboren in Bad Ems/Lahn
- 1958 Fahrzeit bei Hamburg-Amerika Linie (später Hapag-Lloyd AG)  
Ausbildung an der Seefahrtsschule Hamburg
- 1965 Erwerb des Befähigungszeugnisses zum Seesteuermann auf großer Fahrt
- 1968 Erwerb des Befähigungszeugnisses zum Kapitän auf großer Fahrt
- seit 1973 Dozent für Seemannschaft und Navigation am Fachbereich Seefahrt der Fachhochschule Hamburg (heute: Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg, Institut für Schiffsbetrieb, Seeverkehr, und Simulation (ISSUS))
- 1978-1995 Sprecher des Fachbereichs Seefahrt (Dekan)
- 1999-2001 Stellvertretender Geschäftsführer (ISSUS)
- seit 2001 Geschäftsführender Direktor ISSUS

**Prof. Dr. Corinna Onnen-Isemann**

- 1962 geboren in Oldenburg
- 1981-1986 Studium der Diplom-Sozialwissenschaften an der Universität Oldenburg
- 1986 Diplom in Sozialwissenschaften
- 1986-1996 Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Oldenburg
- 1991-2003 Lehraufträge an den Universitäten Oldenburg und Magdeburg und an der Hochschule Vechta
- 1992 Promotion zum Dr. rer. pol. an der Universität Oldenburg
- 1999 Habilitation an der Universität Magdeburg
- 1999-2003 Privatdozentur am Institut für Soziologie der Universität Magdeburg
- 2001-2003 Lehrstuhlvertretungen an der Humboldt Universität zu Berlin und der Universität Erlangen-Nürnberg
- seit 2003 Professorin für Gender Studien an der Universität Regensburg

**Prof. Dr. Thomas Pawlik**

- 1960 geboren in Bremen
- 1980-1983 Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bei der Hapag-Lloyd AG Bremen/Hamburg
- 1983-1987 Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Hamburg
- 1987-1991 Beschäftigung in der Datenverarbeitung und im Personalwesen bei der Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- 1992-1994 Beschäftigung in der Organisation und Revision bei der Ethicon GmbH & Co. KG, Norderstedt
- 1994-1995 Beschäftigung im Internationalen Personalwesen bei der Beiersdorf AG, Hamburg
- 1995 Promotion an der Universität Hamburg
- Seit 1996 Professur für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre mit internationaler Ausrichtung am Fachbereich Wirtschaft der Fachhochschule Kiel

## 7 Glossar

<b>BA</b>	Bachelor
<b>BA/MA</b>	Bachelor/Master
<b>ECTS</b>	European Credit Transfer System
<b>FH</b>	Fachhochschule
<b>IPM</b>	Integral Port Management
<b>M.Sc.</b>	Master of Science
<b>ISO</b>	International Organization for Standardization
<b>SS</b>	Sommersemester
<b>SWS</b>	Semesterwochenstunden
<b>RIS</b>	Regionale Innovationsstrategie
<b>WS</b>	Wintersemester
<b>StAK</b>	ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen
<b>STCW 95</b>	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995
<b>SHW</b>	Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft
<b>ITM</b>	Internationales Transportmanagement
<b>SJ</b>	Studienjahr
<b>MWK</b>	Ministerium für Wissenschaft und Kultur
<b>FH OOW</b>	Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven
<b>QM</b>	Qualitätsmanagement
<b>NC</b>	Numerus clausus