

DUALES STUDIUM AN DER FH DORTMUND:

Passgenau für die Industrie

Mit Hochdruck arbeitet die Fachhochschule (FH) Dortmund an der Einführung der dualen Studiengänge „Industrielles Servicemanagement“, „Versicherungswirtschaft“ und „Software-technik“. Ab Herbst 2010 sollen hier Studierende passgenau für die Industrie ausgebildet werden.

Jede Stunde Stillstand in der Papierindustrie bedeutet einen Verlust von 30.000 Euro. Wenn es in der Automobilindustrie im Bereich Zerspanung „hakt“, kostet das mehr als 25.000 Euro stündlich. Still stehende Produktionsanlagen in der Stahlindustrie schlagen gleich mit 40.000 Euro zu Buche. Beispiele, die zeigen, wie wichtig es ist, den Maschinenpark optimal instand zu halten.

Um Produktionsprozesse reibungs- und störungsfrei zu halten, ist ein leis-

tungsstarkes Servicemanagement erforderlich. Das geplante duale Studium „Industrielles Servicemanagement (I-S-M)“, das ab Herbst 2010 erstmalig in Deutschland angeboten wird, soll das künftig ermöglichen. Als Studienschwerpunkte sind Produktionsanlagen, Infrastrukturanlagen, Energie- und Umwelteinrichtungen sowie Mobile Anlagen/Fahrzeugtechnik vorgesehen. „Es geht darum, die Stillstände auf ein Minimum zu reduzieren, wodurch die Unternehmen viel Geld ein-

sparen können“, so Koordinator Bernhard Kock, der die dualen Studiengänge in intensiver Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachbereichen der FH und Fachleuten aus der Industrie entwickelt.

Beim Studienangebot „Industrielles Servicemanagement“ (Instandhaltung) kooperiert die FH unter anderem mit dem Forum Vision Instandhaltung e. V. (FVI), dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML (Dortmund) und der IHK zu Dortmund. Wer sich für I-S-M entscheidet, habe hervorragende Zukunftsperspektiven, so Bernhard Kock: „Das kurze, sechssemestrige Studium soll schnell verfügbare Fachkräfte produzieren. Die Nachfrage ist riesig“. Das praxisintegrierte Studium vermittelt in den ersten Semestern Grundlagenwissen unter anderem in Ingenieurwesen, Informatik, Betriebswirtschaft und Recht. Ab dem vierten Semester werden aus den Lehrveranstaltungen heraus Aufgaben entwickelt, die im Rahmen der Projektphase in den beteiligten Unternehmen zur praktischen Qualifizierung und Spezialisierung führen.

Versicherungswirtschaft

Der duale Studiengang „Versicherungswirtschaft“ verbindet den Abschluss zum



Informierten über den dualen Studiengang „Versicherungswirtschaft“ (v.r.): FH-Rektor Prof. Dr. Wilhelm Schwick, Prof. Dr. Michael Radtke (Fachbereich Wirtschaft) und Diplom-Betriebswirt Thorsten Ruben.



Gebäude der FH an der Sonnenstraße in Dortmund.

Fotos: FH Dortmund

„Bachelor of Arts“ mit der Ausbildung zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Versicherungen und Finanzen, die bei einem von derzeit fünf kooperierenden Versicherungsunternehmen absolviert wird. Das Studium dauert insgesamt sieben Semester. Die Teilnehmer durchlaufen dabei das reguläre betriebswirtschaftliche Studium, das durch versicherungs- und finanzwirtschaftliche Veranstaltungen ergänzt wird. Die Abschlussprüfung für die betriebliche Ausbildung findet bereits nach zweieinhalb Jahren statt, ein Jahr später folgt der Studienabschluss. „Den Absolventen bieten sich sehr gute Karrierechancen“, so Wolfgang Schwarzer vom Berufsbildungswerk der Versicherungswirtschaft Dortmund (BWV). „Denn bereits während der Ausbildung arbeiten sie intensiv an Projekten mit und können im Unternehmen so direkt nach ihrem Abschluss zentrale Aufgaben übernehmen.“

„Mit diesem ausbildungsintegrierten Studium können die Studierenden theoretische Kenntnisse direkt in die Praxis umsetzen“, erläutert Prof. Dr. Michael Radtke vom Fachbereich Wirtschaft der FH die Vorteile. Beteiligte Partner sind die Dortmunder Versicherer Continenta-

le, Signal Iduna, Volkswahl Bund Versicherungen, die Maklergesellschaft Leue & Nill sowie die Westfälische Provinzial in Münster. Weiterhin ist das Berufsbildungswerk der Versicherungswirtschaft in Dortmund e.V. (BWV) beteiligt. Es übernimmt überbetrieblich den versicherungsfachlichen Unterricht, der diesen praxisnahen Studiengang abrundet.

Neben der Doppelqualifizierung von akademischer und betrieblicher Ausbildung, bietet das duale Studium „Versicherungswirtschaft“ einen weiteren Pluspunkt: Die Unternehmensvergütung sichert die Studienzeit finanziell ab – dies gilt übrigens für alle drei dualen Studiengänge.

Softwaretechnik

Der neunsemestrige duale Studiengang Softwaretechnik, der mit dem Bachelor of Science abschließt, wird derzeit in enger Kooperation mit der IT-Wirtschaft der Region entwickelt. Eine betriebliche Ausbildung zum Fachinformatiker ist in das Studium integriert. Zu den wesentlichen Studieninhalten zählen Programmierung, Softwaretechnik, Rechnerstrukturen und Betriebssysteme, BWL,

Mathematik, theoretische Informatik, Datenbanken, Verteilung und Webanwendungen, DV-Organisation und -Recht, Datenschutz und -sicherheit, Lern- und Arbeitstechniken.

Vorgesehen ist, dass die Studierenden bis zum vierten Semester zwei Tage pro Woche sowie in den Semesterferien in den Unternehmen arbeiten. Ab dem fünften Semester werden die Studentinnen und Studenten sich ganz stark auf die IHK-Prüfung konzentrieren können. Wie die Studienstruktur ab Herbst 2010 genau aussehen soll, erarbeitet die Fachhochschule derzeit zusammen mit einem Curriculum-Beirat.

Wer sich für einen der dualen Studiengänge interessiert und im Sommer 2010 seine Hochschul- oder Fachhochschulreife erreichen wird, kann sich ab sofort bei den kooperierenden Unternehmen bewerben, die einen individuellen Vertrag mit der FH Dortmund abschließen. Kontakt: Bernhard Kock (Koordinator), Tel. 0231 9112-784, E-Mail: bernhard.kock@fh-dortmund.de.

Startbahn Ruhrgebiet weiter ausbauen

Die Lage am Dortmunder Flughafen bleibt angespannt. Die Airlines sind mit den Betriebszeiten unzufrieden, der Ausbau der Startbahn stockt und die generell schwierige wirtschaftliche Lage macht den Verantwortlichen zu schaffen. Hinzu kommt ein Defizit im abgelaufenen Geschäftsjahr von rund 20 Millionen Euro. Nach Jahren des Aufschwungs sind zudem die Passagierzahlen rückläufig. Die Ruhrwirtschaft sprach mit Markus Bunk, Geschäftsführer des Flughafens, über Ziele, Entwicklungspotenzial und die allgegenwärtige Krise.

Herr Bunk, wie beurteilen Sie die gegenwärtige Situation am Airport Dortmund?

Wir sind im Vergleich zu anderen Flughäfen in zwei wesentlichen Punkten nicht vollständig marktfähig. Erstens: Wir haben eine zu knapp bemessene Betriebszeit und eine nicht ausreichende Verspätungsregelung. Niemand möchte beispielsweise in Dortmund los fliegen

und auf dem Rückflug in Paderborn oder Münster landen, weil hier die Betriebszeit zu Ende ist. Und zweitens haben wir eine etwas zu kurze Start- und Landebahn, um alle Ziele in Europa ohne teure Zwischenlandung zu erreichen. Unabhängige Gutachter sagen eindeutig, dass die Startbahn Ruhrgebiet ohne Ausbau und Änderung der Betriebszeiten auf Dauer nicht wettbewerbsfähig ist. Ändert

sich das nicht, droht der Flughafen auf Sicht ins Abseits zu geraten.

Vor allem die Low-Cost-Carrier sind unzufrieden mit den Betriebszeiten. Wie wollen Sie hier entgegenwirken?

Die Low-Cost-Airlines mit ihren vielfältigen Zielen sind unsere größte Kundengruppe. Allerdings ist es für alle Airlines sehr wichtig, auf die Kosten zu achten. Zwischenstopps zum Tanken sind deshalb unerwünscht. Und genau vor diesem Problem stehen wir beispielsweise auf der längeren europäischen Mittelstrecke. Deshalb bauen die anderen Flughäfen ihre Landebahnen aus und haben ihre Betriebszeiten bereits in der Vergangenheit dem Markt angepasst. Wir hinken in diesem Punkt hinterher. Die Folge: Fluggesellschaften können an anderen Flughäfen ihre Flugzeuge wirtschaftlicher einsetzen als bei uns. Die Signale von unseren Kunden sind eindeutig: Tut etwas, sonst müssen wir etwas tun.

Dortmund ist nur noch auf Platz vier der NRW-Airports. Wie sehen Sie das Entwicklungspotenzial?

Markus Bunk, Geschäftsführer des Dortmunder Flughafens.

Fotos: Flughafen Dortmund GmbH





In diesem Jahr sind wir hinter dem Flughafen Weeze auf Platz 4 in NRW. Das wird sich auch wieder ändern. Wir haben in einem Radius von rund 30 Kilometern um den Airport herum ein Potenzial von über zwei Millionen Menschen. Derzeit geht es vor allem darum, die richtigen Weichen für die Zukunft zu stellen, damit unsere Kunden, die Fluggesellschaften, dieses Potenzial in unserem Interesse auch abschöpfen können. Da sind unsere Eigentümer in der Pflicht.

Bundesverkehrsminister Tiefensee hat in diesem Jahr das Flughafenkonzept der Bundesregierung der Öffentlichkeit vorgestellt. Könnte Dortmund damit ins Hintertreffen geraten?

Das Gegenteil ist der Fall, denn grundsätzlich gilt: Flughäfen sollen wachsen können! Der Flughafen Dortmund ist als Infrastruktureinrichtung Teil der Dortmunder Region – ähnlich wie Tunnel, Straßen oder der Schienenverkehr. Allerdings muss ein Nachweis für den Bedarf erbracht werden. Das Mobilitätsbedürfnis von Wirtschaft und Bevölkerung wird

mittel- und langfristig weiter zunehmen. Der Ausbaubedarf ist in Dortmund bereits durch zahlreiche unabhängige Studien nachgewiesen worden. Zudem ist ein ausgeglichenes EU-Betriebsergebnis nur durch die Entwicklung des Standortes zu erreichen. Das wissen übrigens auch unsere Kritiker.

Welche Strecken ab Dortmund könnten für die Dortmunder Wirtschaft noch interessant sein?

Für die Dortmunder Wirtschaft und uns ist sicherlich eine so genannte Hub-Anbindung von großem Interesse. Soll heißen – Sie checken in Dortmund ein, und erreichen über einen Drehkreuz-Flughafen Ziele in der ganzen Welt.

Gibt es konkrete Verhandlungen über neue Destinationen ab Dortmund?

Selbstverständlich stehen wir mit zahlreichen Fluggesellschaften in regelmäßigem Kontakt. Die Kollegen dort beobachten die Nachrichten um den Standort sehr genau. Ohne eine relative Planungs-

sicherheit – kein Engagement. Bedenken Sie bitte: Wenn eine Gesellschaft sich entscheidet in Dortmund eine Basis zu eröffnen, sind das gewaltige Investitionen. Doch eines ist klar: Zur aktuellen Wirtschaftskrise kommen unsere Rahmenbedingungen als Wachstumsbremse noch obendrauf. Dieser Klotz am Bein macht rund Zwei Drittel unseres Passagierrückgangs in diesem Jahr aus.

Wie prognostizieren Sie die Zukunft des Airport Dortmund?

Grundsätzlich bin ich ein optimistischer Mensch. Der Luftverkehr ist in den vergangenen 30 Jahren stetig im Schnitt um vier Prozent gewachsen. Das wird auch künftig wieder so sein. Allerdings muss sich der Dortmunder Flughafen den Marktveränderungen anpassen und sich wandeln, sich entwickeln dürfen, um künftig an dieser positiven Entwicklung teilhaben zu können.

Herr Bunk, vielen Dank für das Gespräch.