

Gemeinsames Begutachtungsverfahren der schiffsbetreibenden Einrichtungen für

POLARSTERN, SONNE, METEOR, MARIA S. MERIAN

und die mittelgroßen Forschungsschiffe

Die Vergabe von Schiffszeit für die Forschungsschiffe erfolgt auf der Grundlage wissenschaftlicher Fahrtvorschläge. Die Begutachtung und Bewertung dieser Fahrtvorschläge wird für die deutschen Forschungsschiffe POLARSTERN, SONNE, METEOR, MARIA S. MERIAN, ALKOR, HEINCKE, POSEIDON und ELISABETH MANN BORGESE zukünftig durch ein gemeinsames Gremium in einem transparenten Verfahren nach einheitlichen Kriterien erfolgen. Mit der Einführung eines gemeinsamen Begutachtungsverfahrens werden die „Empfehlungen zur zukünftigen Entwicklung der deutschen marinen Forschungsflotte“ (2010) des Wissenschaftsrates umgesetzt. Weiterhin wird die Ergebnissicherung nach Durchführung von Fahrten ebenfalls in einem vereinheitlichten Verfahren und nach vereinheitlichten Kriterien erfolgen.

1. Organisation Gutachterpanel Forschungsschiffe (GPF)

Dieses neu einzurichtende Gutachterpanel Forschungsschiffe (GPF) hat das Mandat, die Fahrtvorschläge für alle Forschungsschiffe zu bewerten und Empfehlungen für die Aufnahme in die Fahrtplanung auszusprechen. Die Einrichtung des GPF erfolgt gemeinsam durch die schiffsbetreibenden Institutionen. Letztere und Fachgesellschaften können Vorschläge für die Mitglieder des GPF machen. Die Vorschläge werden durch die Geschäftsstelle geprüft und die Gutachter¹ werden von BMBF und DFG gemeinsam benannt.

Da die Fahrtplanung für Forschungsschiffe der ozeanischen Größe mit mehreren Jahren Vorlauf geschieht, soll auf Basis der Erfahrungen in den bisherigen Begutachtungsgremien angestrebt werden, die Besetzung des Panels für mindestens vier Jahre konstant zu halten. Eine Benennung der Gutachter ist möglich für bis zu 2x 4 Jahre. Die Leitlinien zur Benennung der Mitglieder sowie die Namen der Mitglieder des GPF werden im Portal Deutsche Forschungsschiffe veröffentlicht.

Da die Forschungsschiffe von allen Disziplinen der Meeresforschung genutzt werden (z.B. Meeresgeologie, marine Geophysik, physikalische Ozeanographie, Meeresbiologie, Meereschemie, Atmosphärenforschung und maritime Meteorologie) muss sichergestellt werden, dass die gesamte disziplinäre Breite in dem GPF abgebildet ist.

Das GPF besteht aus zwei Unterpanels: „Ozeane und Randmeere“ sowie „Polarregionen“. Bei der Besetzung für das Unterpanel „Polarregionen“ werden ergänzend die speziellen Anforderungen der Polarforschung berücksichtigt.

Aufgrund der Erfahrungen mit den bestehenden Gremien wird eine Größe eines Unterpanels des GPF zwischen 15 und 18 wissenschaftlichen Mitgliedern als zielführend angesehen. Diese Mitgliederzahl

¹ In diesem Text wird zur sprachlichen Vereinfachung die männliche Form verwendet, grundsätzlich sind Frauen und Männer gleichberechtigt gemeint.

ist hinreichend groß, um alle Disziplinen abzubilden und stellt gleichzeitig sicher, dass an den Panelsitzungen eine hinreichend große Zahl von Mitgliedern teilnehmen kann. Es wird angestrebt, das Panel auch mit mindestens zwei ausländischen Mitgliedern zu besetzen und eine personelle Überlappung von ca. 1/3 zwischen beiden Unterpanels zu realisieren. Bei der Auswahl der Mitglieder soll insbesondere Wert darauf gelegt werden, dass die entsprechenden Wissenschaftler die internationale Einbindung von Fahrtvorschlägen bewerten können. Die Organisation von Unterpanels und die Leitung der Sitzungen soll durch zwei gleichberechtigte Vorsitzende (Co-Chairs) gewährleistet werden, die von den wissenschaftlichen Mitgliedern des Gutachterpanels gewählt werden. Als Gäste (ohne Stimmrecht) nehmen Vertreter von BMBF und DFG sowie jeweilige Koordinatoren der schiffsbetriebenden Einrichtungen teil.

Die Arbeit des GPF wird durch eine Geschäftsstelle unterstützt. Zu deren wesentlichen Aufgaben gehört die Betreuung des Portals Deutsche Forschungsschiffe, die Sichtung und Prüfung eingegangener Fahrtvorschläge, die Kommunikation mit den Gutachtern, die Vorbereitung und Begleitung von Sitzungen, das Anfertigen von Sitzungsprotokollen, die Kommunikation mit der Schiffseinsatzplanung (Leitstelle Deutsche Forschungsschiffe, AWI, GEOMAR und IOW) und den Betreibern von Großgeräten, sowie die organisatorische Begleitung des Berichtswesens.

Damit der wissenschaftliche Teil der Fahrtvorschläge mit ausländischen Partnern bzw. internationalen Programmen abgestimmt werden kann, erfolgt deren Ausarbeitung auf Englisch.

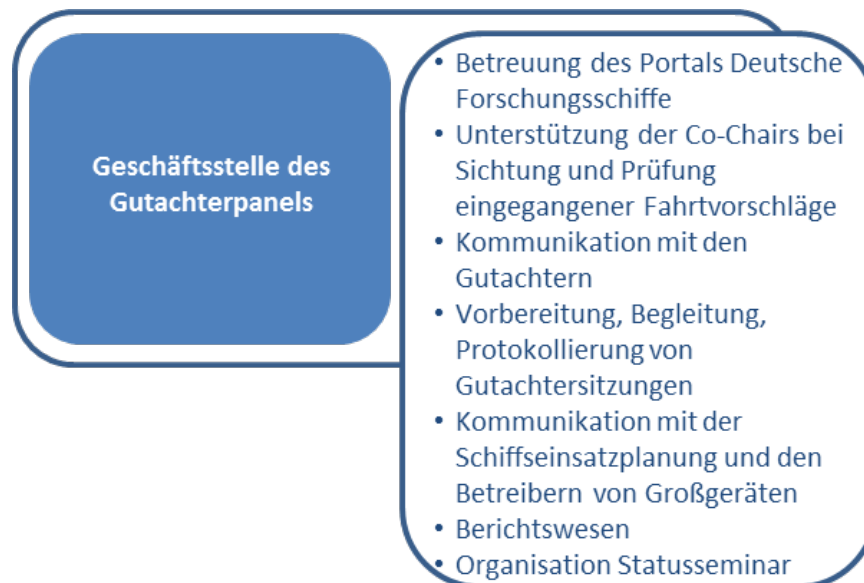


Abb. 1 Aufgaben der Geschäftsstelle des Gutachterpanels

2. Verfahrensablauf des Begutachtungsprozesses

Fahrtvorschläge sollen über das Portal Deutsche Forschungsschiffe (www.portal-forschungsschiffe.de) eingereicht werden. Die Geschäftsstelle des GPF veröffentlicht in Abstimmung mit den schiffsbetreibenden Einrichtungen und Geldgebern jeweils im Frühjahr und Herbst eines Jahres einen gemeinsamen Aufruf zum Einreichen von Fahrtvorschlägen gegebenenfalls für definierte Regionen und Themen über das Portal Deutsche Forschungsschiffe. Für Fahrten mit der POLARSTERN erfolgt der Aufruf im dreijährigen Turnus. Anträge auf Nebennutzung und von Transits können jährlich gestellt werden.

Das Einreichen von neuen Fahrtvorschlägen ist jeweils zum 31. März und 30. September eines Jahres möglich. Fahrtvorschläge, die nach Beratung durch das GPF abgelehnt wurden, können nach Überarbeitung einmal zum nächsten Termin wieder eingereicht werden. Nachbesserungen an Fahrtvorschlägen können bei einem entsprechenden Votum des GPF außerhalb der Frist erfolgen und im Umlaufverfahren durch das GPF bewertet und eine Empfehlung zur Durchführung der Fahrt ausgesprochen werden.

Unmittelbar nach Verstreichen der Frist zum Einreichen von Fahrtvorschlägen identifiziert die Geschäftsstelle des GPF Fahrtvorschläge, die (i) unter forschungspolitischen Gesichtspunkten erfolgen oder von anderen Ressorts finanziell getragen werden, (ii) im Rahmen von wissenschaftlichen Verbundvorhaben stattfinden und angemeldet sind (über entsprechende Fahrten ist die Geschäftsstelle im Vorfeld zu informieren; hierzu zählen insbesondere wissenschaftlich begründete Fahrten im Rahmen von SFBs der DFG sowie der POF der HGF), (iii) primär der studentischen Ausbildung oder (iv) dem Test und der Entwicklung von Großgeräten dienen. Diese Fahrtvorschläge sollen nicht (erneut) wissenschaftlich begutachtet werden, sondern nur im Hinblick auf die Angemessenheit der beantragten Schiffstage bewertet werden. Grundlage der Bewertung sind schriftliche Beschlussvorschläge durch zwei wissenschaftliche Mitglieder des GPF. Regelmäßig durchgeführte Fahrten im Rahmen der studentischen Ausbildung sollen für die Laufzeit der entsprechenden Ausbildungsprogramme einmalig extern von Mitgliedern der GPF und Vertretern der beteiligten Universitäten beurteilt werden.

Für Fahrtvorschläge, die nicht in die o.g. vier Kategorien gehören, bestimmt die Geschäftsstelle des GPF in Absprache mit den Co-Chairs mindestens zwei möglichst externe Gutachter pro Fahrtvorschlag und zwei Berichterstatter aus dem Kreis des GPF. Nach Möglichkeit sollten bei der Begutachtung ausländische Wissenschaftler beteiligt werden, um das wissenschaftliche Programm und dessen internationale Einbindung zu bewerten. Die Aufgabe der Berichterstatter besteht darin, die Aussagekraft der schriftlichen Gutachten im Vorfeld der Sitzung des GPF zu beurteilen sowie einen Beschlussvorschlag für das Gutachterpanel vorzubereiten. Bei der Begutachtung muss unbedingt eine strenge Vertraulichkeit gewährleistet werden. Die Namen der Gutachter sollten neben der Geschäftsstelle des GPF und den Co-Chairs nur den Vertretern von BMBF und DFG bekannt sein. Bei deutlich divergierenden Gutachtervoten zu einem Fahrtvorschlag können weitere Gutachten eingeholt werden. Dies geschieht auf Vorschlag der Geschäftsstelle des GPF gemeinsam mit den betreffenden Berichterstattern. Für das Einholen der schriftlichen Gutachten sind 6 bis 8 Wochen einzuplanen. Den Gutachtern wird dazu ein strukturiertes Begutachtungsformular zur Verfügung gestellt. Zu den Sitzungen liegen die anonymen Gutachten und die Beschlussvorschläge der Berichterstatter allen Panelmitgliedern vor.

Nebennutzeranträge werden im Rahmen des regulären Begutachtungsverfahrens bewertet. Anträge auf Nebennutzung für bereits bewilligte Fahrten müssen mit hinreichend großer Vorlaufzeit (mindestens 1 Jahr für die großen Schiffe) gestellt werden. Im Einzelfall können Nebennutzeranträge auch unter Einbeziehung der Geschäftsstelle und der Co-Chairs der Gutachterpanels im Umlaufverfahren bewertet und eine Empfehlung zur Umsetzung des Fahrtvorschlages ausgesprochen werden.

Um den Anschein der Befangenheit bei institutionell sehr breit gefächerten Fahrtvorschlügen zu vermeiden und gleichzeitig eine ausreichend große Zahl von Panelmitgliedern für die Beurteilung eines Vorschlags zu bewahren, sollen Angehörige der gleichen universitären Fakultät bzw. der gleichen außeruniversitären Einrichtung von gegenseitigen Begutachtungen und Bewertungen ausgeschlossen werden. Eine Tätigkeit in verschiedenen Institutionen am gleichen Ort allein stellt jedoch keinen Grund für einen Anschein der Befangenheit dar. Potentielle Befangenheiten werden zu Beginn einer Sitzung offengelegt und im Protokoll dokumentiert. In denselben Sitzungen beraten die Unterpanels ebenfalls über die Angemessenheit von Arbeitstagen für Fahrtvorschlügen, die nicht *wissenschaftlich* begutachtet werden mussten.

Sollten mehr Fahrtvorschlügen befürwortet werden, als Schiffstage bzw. Großgeräte zur Verfügung stehen, können die Unterpanels eine Priorisierung der Fahrtvorschlügen vornehmen, die bei der Schiffsinsatzplanung bzw. Großgeräteplanung berücksichtigt werden soll. Bei der logistischen Fahrtplanung soll die Priorisierung der positiv begutachteten Vorschläge berücksichtigt werden. Eine Zusammenlegung oder Kürzung von Fahrten ist mit den Co-Chairs abzustimmen.

Um eine ausführliche Diskussion und Bewertung der Fahrtvorschlügen vornehmen zu können, wird eine Sitzungsdauer der Unterpanels von jeweils 1-3 Tagen als angemessen betrachtet. Angestrebt wird ein zentraler Sitzungsort zur Durchführung der Sitzungen, möglichst in Berlin oder Hamburg, sowie feste Sitzungstermine.

Das vorgeschlagene Verfahren sieht einen Vorlauf von ca. 2 Jahren (bei POLARSTERN auch länger; s.o.) zwischen Einreichen eines Fahrtvorschlügen und Durchführung einer Fahrt vor. Um ggf. schnell auf Natur- und Umweltkatastrophen und darauf abzielende Fahrten reagieren zu können, wird die Möglichkeit vorgesehen, dass Fahrtpläne bei entsprechender wissenschaftlicher oder logistischer Begründung kurzfristig angepasst werden können. Das GPF wird entsprechend beteiligt.

Das identische Verfahren für alle Forschungsschiffe ermöglicht einen effizienten Schiffs- und Großgeräteinsatz, indem Schiffszeiten zwischen Schiffen, wenn logistisch sinnvoll, getauscht werden können.

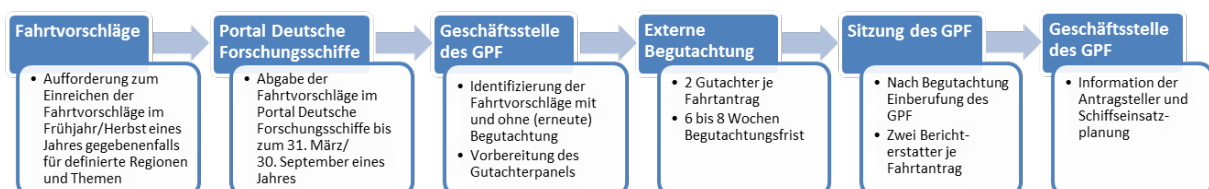


Abb. 2 Darstellung des Verfahrensablaufs

3. Erstellen von Fahrtberichten

Fahrtberichte dienen dem Nachweis der an Bord durchgeführten Arbeiten und der Dokumentation der Daten- und Probensicherung. Damit wird im Sinne der Qualitätssicherung ein Vergleich mit dem Arbeitsplan ermöglicht. Die Fahrtberichte müssen einen verbindlichen Zeitplan zur Bereitstellung der wissenschaftlichen Daten und des Probenmaterials einer Fahrt benennen. Für die Fahrtberichte gibt es ein identisches Format für alle Schiffe. Die Fahrtberichte müssen spätestens zwei Monate nach Ende einer Fahrt vorliegen. Fahrtberichte werden durchgängig im Hinblick auf formale Kriterien durch die Geschäftsstelle des GPF kontrolliert. Zusätzlich werden die Berichte stichprobenartig (Umfang ca. 10%) auf die inhaltliche Qualität begutachtet. Die Entscheidung über die Annahme von Fahrtberichten erfolgt durch die Geschäftsstelle des GPF. Die Fahrtberichte werden zeitnah elektronisch über das Portal Deutsche Forschungsschiffe veröffentlicht.

Die Fahrtberichte dienen nicht der Dokumentation der wissenschaftlichen Auswertung.

4. Statuskonferenz und Abschluss einer Fahrt

Der Abschluss einer Fahrt erfolgt nach der wissenschaftlichen Auswertung der Daten und Proben, die auf einer Fahrt gewonnen wurden. Neben der Berichtspflicht ist die Teilnahme der an der Fahrt beteiligten Wissenschaftler an einer Statuskonferenz verbindlich. Die Statuskonferenz dient der nationalen Vernetzung sowie der öffentlichen Sichtbarkeit der deutschen Meeresforschung und wird als eine entsprechend attraktive Konferenz mit öffentlicher Ausstrahlung konzipiert. Die Fahrtleiter berichten über die wichtigsten wissenschaftlichen Ergebnisse. An der Statuskonferenz können auch die Mitglieder des GPF teilnehmen.

Die Statuskonferenz wird durch die Geschäftsstelle des GPF organisiert und findet alle zwei Jahre als zweitägige Veranstaltung statt.

Die Fahrtleiter sind verpflichtet, einen schriftlichen wissenschaftlichen Bericht nach einem festgelegten Format vorzulegen (wichtigste wissenschaftliche Ergebnisse, Publikationen, Nachweis über Datenabgabe in tabellarischer Form), welcher vom GPF geprüft und im Portal Deutsche Forschungsschiffe veröffentlicht wird.

Das GPF entscheidet auf Basis des Berichts oder im Rahmen der Statuskonferenz über den formalen Abschluss einer Fahrt.

5. Einführung und Evaluierung des Begutachtungsverfahrens

Das Verfahren wird mit der Einreichung der Fahrtanträge am 30. September 2017 eingeführt. Die Geschäftsstelle des GPF wird als gemeinsame Einrichtung der Deutschen Forschungsgemeinschaft und Helmholtz-Gemeinschaft als von eigenen Nutzungsinteressen unabhängige Stelle in Abstimmung mit dem BMBF eingerichtet und mit ausreichender personeller Ausstattung versehen. Das Verfahren soll nach 3 Jahren durch BMBF, DFG und den schiffsbetreibenden Einrichtungen evaluiert werden.

Anlage: Ausgangssituation

Die Vergabe von Schiffszeit für die Forschungsschiffe erfolgt auf der Grundlage wissenschaftlicher Fahrtvorschläge. Die Bewertung dieser Vorschläge und die Vergabe von Schiffszeit liegen gegenwärtig in den Händen unterschiedlicher Gremien. Für FS MARIA S. MERIAN und FS METEOR obliegt die Bewertung von Fahrtvorschlägen der DFG-Senatskommission für Ozeanographie, deren Mitglieder vom DFG-Senat berufen werden. Fahrtvorschläge für FS POLARSTERN werden von einem Nutzerbeirat bewertet, dessen Mitglieder vom AWI ernannt werden. Für die Bewertung der Fahrtvorschläge mit FS SONNE ist der Gutachterausschuss „Meeresforschung mit FS SONNE“ zuständig, dessen Mitglieder vom BMBF ernannt werden. Die von der BLAG eingesetzte „Steuergruppe Mittelgroße Schiffe“ (MGS) vergibt die Schiffszeit für die mittelgroßen Forschungsschiffe (ALKOR, HEINCKE, POSEIDON und ELISABETH MANN BORGESSE). In allen Gremien erfolgt die Vergabe der Schiffszeit auf der Grundlage von wissenschaftlichen Gutachten. Weitere Informationen zu den Gremien sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

	MARIA S. MERIAN und METEOR	POLARSTERN	SONNE	ALKOR POSEIDON HEINCKE E. MANN BORGESSE
Anzahl Gutachten	3	3	2	2
Berichterstatter („Watchdog“)	Ja	Ja	Nein	Ja
Gutachten liegen allen Kommissionsmitgliedern vor	Ja	Ja	Nein	Nein
Mitgliedschaft	2x3Jahre; öffentlich bekannt	unbefristet; öffentlich bekannt	unbefristet; vertraulich	unbefristet
Statusseminar	Ja	Nein	Ja	Nein
Begutachtung der Fahrtberichte	Ja	Nein (Kontrolle durch Koordinator)	Nein (Kontrolle durch Koordinatorin)	Nein (Kontrolle durch Koordinator)
Wissenschaftliche Zwischen- und Abschlussberichte zur Auswertung	Nein	Nein	Ja (Bewertung durch PtJ)	Nein

Der Wissenschaftsrat hat in seinen „Empfehlungen zur zukünftigen Entwicklung der deutschen marinen Forschungsflotte“ (2010) empfohlen, wegen der Ähnlichkeit der Einsatzanforderungsprofile der ozeanischen² Forschungsschiffe Fahrtvorschläge gemeinsam zu begutachten und die Schiffszeit in einem gemeinsamen Gremium zu vergeben. Der Wissenschaftsrat hat in diesem Zusammenhang insbesondere darauf hingewiesen, dass eine gemeinsame Begutachtung dazu beitragen würde, die Nutzung der Schiffe zu optimieren und den effizienten Einsatz seegängiger Großgeräte zu gewährleisten sowie die Kooperation mit europäischen Partnern zu erleichtern.

Als ersten wichtigen Schritt in Richtung einer gemeinsamen Begutachtung wurden von allen Schiffsbetreibern zusammen mit den o.g. Gremien einheitliche Leitlinien für die Antragstellung entwickelt. Diese kommen seit 2012 zur Anwendung. Gleichzeitig wurde mit dem Portal Deutsche Forschungsschiffe (www.portal-forschungsschiffe.de) erstmals eine Möglichkeit etabliert, dass Fahrtvorschläge unabhängig vom Schiff über ein gemeinsames Portal eingereicht werden können.

² Schließt alle „hochseetauglichen“ Schiffe i.S.v. ozeantauglich ein