

**TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
DRESDEN**

---

**DRESDNER ABSOLVENTENSTUDIE NR. 25**

# **FAKULTÄT VERKEHRSWISSENSCHAFTEN 2006**

**Die Absolvent/innen der Fakultät Verkehrs-  
wissenschaften der Abschlussjahrgänge  
2000/01 – 2004/05**

**Abschlussbericht**

**Herausgeber:  
Technische Universität Dresden  
Der Kanzler**

**Projektgruppe Dresdner Absolventenstudien  
Wissenschaftliche Leitung:  
Karl Lenz  
Bearbeitet von: Sylvi Mauermeister  
Lutz Heidemann**

---

**Sächsisches Kompetenzzentrum  
für Bildungs- und Hochschulplanung**

**KFBH**

---

Dieser Bericht einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung ist ohne die Zustimmung des KfBH unzulässig. Dies gilt  
insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die  
Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Alle Rechte vorbehalten

© 2007 Sächsisches Kompetenzzentrum für Bildungs- und Hochschulplanung  
(KfBH), Chemnitzer Str. 48a, 01187 Dresden, <http://www.kfbh.de>

Printed in Germany

# Inhaltsverzeichnis

<b>Kurzzusammenfassung erster Ergebnisse</b>	<b>i</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1 Aufbau des Berichtes	2
1.2 Darstellung und Vergleich der Ergebnisse	3
<b>2 Soziales Profil der Absolvent/innen</b>	<b>4</b>
2.1 Die Absolvent/innen der Erstbefragung	4
2.2 Der Vergleich zu den Absolvent/innen früherer Jahrgänge	12
<b>3 Studium: Zugang, Verlauf und Beurteilung</b>	<b>15</b>
3.1 Die Absolvent/innen der Erstbefragung	15
3.1.1 Zugang zum Studium	15
3.1.2 Verlauf des Studiums	21
3.1.3 Beurteilung des Studiums	35
3.1.4 Bildungs- und Berufsentscheidung aus heutiger Sicht	42
3.2 Der Vergleich zu den Absolvent/innen früherer Jahrgänge	44
3.2.1 Zugang zum Studium	44
3.2.2 Verlauf des Studiums	45
3.2.3 Beurteilung des Studiums	49
3.2.4 Studienfach- und Hochschulentscheidung aus heutiger Sicht	51
<b>4 Übergang in den Beruf</b>	<b>53</b>
4.1 Die Absolvent/innen der Erstbefragung	53
4.1.1 Stellensuche	53
4.1.2 Berufsstart	66
4.1.3 Tätigkeiten	69
4.1.3.1 Erste Tätigkeit	69
4.1.3.2 Stellenwechsel	80
4.1.3.3 Aktuelle bzw. letzte Tätigkeit	82
4.1.3.4 Tätigkeitsverlauf	95

4.2	Der Vergleich zu den Absolvent/innen früherer Jahrgänge	111
4.2.1	Stellensuche und Berufsstart	111
4.2.2	Erste Tätigkeit	116
4.2.3	Stellenwechsel	118
4.2.4	Aktuelle Tätigkeit	119
4.2.5	Tätigkeitsverlauf	122
4.3	Die aktuelle Situation aller Absolvent/innen	125
<b>5</b>	<b>Berufliche Anforderungen und Zukunftsperspektiven</b>	<b>129</b>
5.1	Die Absolvent/innen der Erstbefragung	129
5.1.1	Berufliche Kompetenzen, Anforderungen und Zufriedenheit	129
5.1.2	Zusatzqualifikation und Weiterbildung	137
5.1.3	Zukunft, berufliche Pläne und Orientierungen	143
5.2	Der Vergleich zu den Absolvent/innen früherer Jahrgänge	153
<b>6</b>	<b>Studium, Berufseinstieg, beruflicher Erfolg – Zusammenhänge</b>	<b>159</b>
6.1	Kriterien für den beruflichen Erfolg	159
6.2	Hypothesenprüfung	164
<b>7</b>	<b>Studienbewertung und berufliche Etablierung der Absolvent/innen des Befragungsjahres 2001 vier Jahre nach der Erstbefragung (Panelanalyse)</b>	<b>172</b>
7.1	Einleitung	172
7.2	Abschlussfach und demografische Angaben	173
7.3	Die berufliche Situation	174
7.4	Berufliche Orientierungen und Pläne	180
7.5	Die rückblickende Bewertung des Studiums	183
<b>8</b>	<b>Durchführung und Rücklauf der Studie</b>	<b>186</b>
8.1	Die Rücklaufquote der Erstbefragung	186
8.2	Die Rücklaufquote der Wiederholungsbefragung	187
8.3	Die Qualität des Rücklaufs	189
8.3.1	Die Erstbefragung	189
8.3.2	Die Wiederholungsbefragung	190
	<b>Anhang</b>	<b>193</b>
	<b>Fragebogen der Erstbefragung 2006</b>	<b>215</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>231</b>
	<b>Reihe Dresdner Absolventenstudien</b>	<b>234</b>

## Kurzzusammenfassung erster Ergebnisse

### Anzahl und Struktur der befragten Absolvent/innen

Insgesamt wurden im Rahmen der Absolventenstudie im Jahr 2006 an der Fakultät Verkehrswissenschaften 486 von 560 Absolvent/innen der Diplomstudiengänge Verkehrswirtschaft und Verkehrsingenieurwesen der Jahrgänge 2000/2001 bis 2004/2005 postalisch erreicht<sup>1</sup>. An der Befragung nahmen 227 teil; letztendlich konnten 216 auswertbare Fragebögen in die vorliegende Untersuchung einbezogen werden.

Zum Zeitpunkt des Studienabschlusses lag das Alter der befragten Absolvent/innen im Mittel bei 26 Jahren. 80% der Befragten sind ledig, davon leben fast zwei Drittel (60%) in einer Paarbeziehung. 14% der Absolvent/innen haben Kinder, der Frauenanteil liegt bei einem Drittel (34%).

### Stellensuche

90% der Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften begannen vor oder während der Zeit des Studienabschlusses mit der Stellensuche. Lediglich drei Befragte hatten zum Zeitpunkt der Befragung noch nichts unternommen, um eine Stelle zu finden.

Je 45% der Absolvent/innen schrieben bis zu fünf bzw. mehr als zehn Bewerbungen. Darunter versandt knapp ein Drittel (30%) über 20 Bewerbungen. Mit durchschnittlich acht Bewerbungen erzielten die Absolvent/innen dabei drei Einladungen zu Vorstellungsgesprächen.

Bei der Stellensuche nutzten die Befragten am häufigsten Bewerbungen auf Stellenausschreibungen (71%, Mehrfachantworten) und das Internet (70%). Jeweils etwa 60% setzten Initiativbewerbungen und Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium ein, an fünfter Stelle steht mit 33% die Agentur für Arbeit. Schließlich nutzte jeweils etwa ein Viertel der Befragten (auch) persönliche Kontakte, Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden und Absolventenmessen. Am häufigsten führten Bewerbungen auf Stellenausschreibungen und Kontakte aus einem Job/ Praktikum während des Studiums zum Erfolg (bei jeweils 23% bezogen auf alle Absolvent/innen). Wird die relative Erfolgsquote der Bewerbungsstrategien betrachtet, d.h. bezogen auf diejenigen Absolvent/innen, die eine bestimmte Strategie auch genutzt haben, ist die Nutzung der Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden bzw.

---

<sup>1</sup> Vgl. hierzu Kapitel 1 und 8

während eines Jobs/ Praktikums im Studium sowie Bewerbungen auf Stellenausschreibungen die erfolgreichsten Strategien. Insgesamt sind also, unabhängig von der Betrachtung der absoluten oder relativen Erfolgsquoten, vor allem verschiedene Kontakte und Stellenausschreibungen bei der Stellensuche förderlich. Die Stellensuche über die Agentur für Arbeit gehörte zu den aussichtslosesten Bewerbungsstrategien.

Probleme bei der Stellensuche hatten nach eigenen Angaben bisher knapp zwei Drittel (72%) aller Befragten. Am häufigsten nannten die Absolvent/innen dabei die fehlende Berufserfahrung. Weitere Probleme bestanden in der Tatsache, dass Absolvent/innen mit einem anderen Schwerpunkt gesucht wurden, dass Kenntnisse fehlten, die im Studium nicht vermittelt wurden bzw., die die Absolvent/innen nicht hatten und schließlich auch darin, dass die angebotene Stelle nicht den inhaltlichen Vorstellungen der Befragten entsprach.

Als für den Arbeitgeber wichtigste Aspekte bei der Stellenbesetzung nannten die Absolvent/innen an erster Stelle ihre fachliche Spezialisierung, fast 80% der Befragten haben dieses als (sehr) wichtig eingeschätzt. Darüber hinaus wurden soziale Kompetenzen, das Studienfach und Praxiserfahrungen von über der Hälfte der Absolvent/innen als wichtig oder sehr wichtig erachtet.

Die aktive Suche nach der ersten Stelle dauerte bei knapp 50% der Befragten bis zu zwei Monate. Nur 4% suchten länger als ein Jahr, bis sie ihre erste Stelle fanden.

## **Berufseinstieg und beruflicher Verbleib**

60% der Befragten gingen bereits bei ihrer ersten Erwerbstätigkeit einer nichtselbständigen Tätigkeit nach. 10% waren im Rahmen eines Werk-/ oder Honorarvertrages beschäftigt und 7% der Absolvent/innen promovierten. Lediglich 5% gaben explizit an, arbeitslos bzw. auf Stellensuche zu sein.

Im Zeitverlauf zeigt sich vor allem eine Steigerung des Anteils nichtselbständig erwerbstätiger Absolvent/innen. So gingen vier Jahre nach Studienabschluss knapp drei Viertel der Befragten einer nichtselbständigen Erwerbstätigkeit nach. Ab einem Jahr nach Studienende fiel der Anteil derer, die sich in Studium, Aus-, Weiterbildung, Umschulung oder Praktikum befanden. Es ist anzunehmen, dass diese(s) in diesem Jahr abgeschlossen wurde(n). Auch Arbeitslosigkeit und Arbeit ohne feste Anstellung (Jobben) ging im Laufe dieser Zeit massiv zurück. Der Anteil der Befragten in Elternzeit/ Erziehungsurlaub erhöhte sich im Zeitverlauf von 1% auf 8%.

Die Absolvent/innen waren zum Befragungszeitpunkt vor allem in mittelständischen Unternehmen (11-100 Mitarbeiter/innen) tätig. Darüber hinaus arbeitete jeweils ein Fünftel der Befragten in Firmen mit einer Mitarbeiterzahl von 101- 1.000 und in Großunternehmen mit 1.001-10.000 bzw. über 10.000 Angestellten. Die meisten

Absolvent/innen waren dabei in Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüros bzw. -unternehmen sowie im Bereich Personennah- und -fernverkehr beschäftigt. Darüber hinaus arbeiteten knapp 11% der Befragten an Hochschulen bzw. Forschungsinstituten und 7% in der Öffentlichen Verwaltung bzw. einer Behörde.

Die tatsächliche durchschnittliche Wochenarbeitszeit der Absolvent/innen betrug zum Befragungszeitpunkt 44 Stunden, wobei diese Stundenanzahl zwischen 8 und 90 Stunden streut. Das erste Beschäftigungsverhältnis nach dem Studienabschluss war für 56% der Befragten unbefristet. Dieser Anteil erhöhte sich im Rahmen der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit auf 72%. Das durchschnittliche Bruttomonatseinkommen lag zu diesem Betrachtungszeitpunkt unter den Vollzeit Erwerbstätigen (d.h. 35 Stunden oder mehr pro Woche) bei 2.850 €.

## **Retrospektive Bewertung des Studiums**

Insgesamt beurteilten die befragten Absolvent/innen die Studienbedingungen an der Fakultät Verkehrswissenschaften überwiegend gut.

Als Stärken des Studienfaches wurden vor allem die fachliche Kompetenz der Lehrenden sowie die Organisation/ der Ablauf der Prüfungen genannt. Am kritischsten beurteilten die Absolvent/innen den Zugang zu bzw. die Vermittlung von Praktika, die Chance zur Teilnahme an Forschungsprojekten und die inhaltliche Abstimmung zwischen den Lehrveranstaltungen. Die Einschätzung einzelner Aspekte der Lehre zeigte, dass insbesondere die Vermittlung von fachlichem Grundlagenwissen von den Absolvent/innen positiv eingeschätzt wurde. Vergleichsweise zurückhaltend beurteilten die Befragten in diesem Bereich die Einübung in die schriftliche Ausdrucksfähigkeit und das Erlernen sozialer/ kommunikativer Fähigkeiten.

Von den Rahmenbedingungen des Studiums an der TU Dresden schätzten die Absolvent/innen die Öffentlichen Verkehrsmittel, das kulturelle Angebot und die Wohnsituation in der Stadt Dresden sehr positiv ein. Die technische Ausstattung im Fach und die Einflussmöglichkeiten der Studierenden an der Hochschule wurden dagegen kritischer bewertet.

Knapp 40% der Befragten hat im Studium bestimmte Studienangebote vermisst. In diesem Zusammenhang gaben die Absolvent/innen vor allem fehlende, spezielle fachliche Vertiefungen und einen unzureichenden Praxisbezug an.

Aus heutiger Sicht würden 61% der Absolvent/innen wieder das gleiche Fach an derselben Hochschule studieren. 25% würden sich für ein anderes Studienfach an der gleichen Hochschule entscheiden. Den Wert ihres Studiums insgesamt schätzten die Absolvent/innen vor allem hinsichtlich der Möglichkeit, den studentischen Freiraum zu genießen als hoch ein. Hinsichtlich der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf wurde der Wert des Studiums dagegen etwas zurückhaltender beurteilt.





# 1 Einleitung

Mit dieser Studie zur Fakultät Verkehrswissenschaften und den zeitgleich durchgeführten Studien für die Fakultät Bauingenieurwesen, Mathematik und Naturwissenschaften sowie die Medizinische Fakultät, setzt die TU Dresden – auf der Grundlage eines umfangreichen Erhebungsverfahrens – die Tradition der Absolventenstudien im achten Jahr fort.

Mit der Aufgabe der Durchführung dieser Studien hat die Universitätsleitung den Lehrstuhl für Mikrosoziologie betraut, der hierzu – in Anlehnung an bundesweite Absolventenstudien – ein Forschungsinstrument und ein Forschungsdesign entwickelt hat. Mit den vier oben genannten Fakultäten wird die zweite Befragungsrunde fortgesetzt. Befragt werden die „neuen“ Absolventinnen und Absolventen, also diejenigen, die seit der ersten Studie ihr Studium an der TU Dresden erfolgreich abschließen konnten. Zudem erstreckt sich die zweite Runde der Absolventenstudie auch nochmals auf die Absolventinnen und Absolventen, die bereits vor vier Jahren befragt wurden. Durch dieses Panel-Design wird es möglich, die Einmündungsprozesse in den Arbeitsmarkt längerfristig zu beobachten. Dies ist notwendig, da sich die Einmündungsprozesse von Fach zu Fach in der Zeitstruktur sehr unterschiedlich gestalten. Erst in einer längerfristigen Perspektive kann die berufliche Platzierung angemessen erfasst werden. Der flächendeckende Einsatz von Absolventenbefragungen mit einem Panel-Design ist in der deutschen Universitätslandschaft einzigartig; die TU Dresden hat hier eine Vorreiterrolle inne.

Das entwickelte Erhebungsinstrument, das auch hinsichtlich einer Vergleichbarkeit zum Fragebogen des Hannoveraner Hochschul-Information-Systems entworfen und in den Jahren des Einsatzes kontinuierlich weiterentwickelt wurde, umfasst neben einer lebensverlaufsbezogenen Erfassung des Berufseinstiegs auch Fragen zum Anforderungsprofil der Arbeitswelt, zu den Weiterbildungsaktivitäten, zum Studienverlauf und zur retrospektiven Bewertung der Qualität der Lehre und des Studiums. Das Erhebungsinstrument enthält außerdem die Möglichkeit fakultäts-spezifischer Zusatzfragen.

Ein besonders Problem der Absolventenstudien stellt allgemein die Erreichbarkeit dar. Nicht immer liegen zu allen Absolventinnen und Absolventen Adressen vor, hinzu kommt, dass oft viele Adressen nicht mehr aktuell sind. Im Falle der Fakultät Verkehrswissenschaften hat die Projektgruppe von 560 Absolventinnen und Absolventen 596 Adressen bekommen<sup>2</sup>, davon kamen 110 mit dem Vermerk „unbekannt verzogen“ zurück. Im Vergleich zu vorangegangenen Absolventenstudien hat sich die Adresslage für die Durchführung der Befragungen deutlich verbessert, auch weil die diesbezüglichen von uns bei der Universitätsleitung

---

<sup>2</sup> vgl. hierzu Kap. 8

unterbreiteten Vorschläge hier zur Anwendung kamen. Für eine noch bessere Erreichbarkeit der Absolvent/innen und Absolventen ist es allerdings unerlässlich, dass bei der Anmeldung zu den Abschlussprüfungen von den Fakultäten auch die Heimatadresse, also die Adresse der Eltern, mit erfasst wird. Auch die Erhebung der Emailadresse ist sehr hilfreich und kann im Zuge der geplanten Verstärkung der Onlinebefragung den Mitteleinsatz effektiver gestalten. Aufgrund der hohen Mobilität nach dem Studium wird es so sehr viel wahrscheinlicher, dass möglichst alle Absolvent/innen erreicht werden können. Darüber hinaus ist eine stärkere Vereinheitlichung der Erfassungsmodalitäten an der TU Dresden wünschenswert.

## 1.1 Aufbau des Berichtes

Zunächst werden in den Kapiteln 2 bis 5 die Angaben der Absolvent/innen beschrieben. Diese Teile des Berichts sind thematisch gegliedert und folgen alle dem gleichen inhaltlichen Aufbau: Zunächst werden die Angaben der Befragten der Abschlussjahrgänge 00/01 bis 04/05 erörtert. Daran anschließend erfolgt mit der Kohortenanalyse<sup>3</sup> in jedem Kapitel zum entsprechenden Thema ein vergleichender Rückblick auf die vorangegangene Befragung aus dem Jahr 2001, bei der Absolvent/innen der Abschlussjahrgänge 1995/96 bis 1999/00 befragt wurden. Dabei erfolgt der Kohortenvergleich für die Fakultät Verkehrswissenschaften insgesamt. Hier ist allerdings zu beachten, dass sich die Zusammensetzung der Fakultät in ihrem Anteil an Verkehrswirtschaftler/innen und Verkehrsingenieur/innen an der Universität Dresden in den Betrachtungszeiträumen deutlich geändert hat. Während der Anteil an Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft an der Fakultät in den Jahren 1995-2000 bei 17% lag, betrug er in den Jahren 2000-2005 50%. Diese Veränderung der Verteilung in der Grundgesamtheit spiegelt sich auch in der Zusammensetzung der Befragten im Rahmen der Absolventenstudie wieder (vgl. Kap. 8). Aufgrund der stark veränderten Zusammensetzung wäre eine getrennte Betrachtung nach Studienfach auch im Kohortenvergleich sinnvoll. Allerdings erlauben dies die Fallzahlen für die Verkehrswirtschaftler/innen der Kohorte 95-00 nicht, weshalb der Kohortenvergleich über die Fakultät insgesamt erfolgt. Die Unterschiede in der Zusammensetzung hinsichtlich des Studienfaches sollten allerdings bei der Lektüre beachtet werden.

In Kapitel 4 werden nach der Kohortenanalyse zusätzlich die Daten aus beiden Befragungen zusammengefasst, um die im Herbst 2006 aktuelle Arbeitsmarktsituation für alle Absolvent/innen zu bestimmen, welche seit 1995 ihr Studium an der Fakultät Verkehrswissenschaften beendeten.

Im Anschluss an diese deskriptiven Darstellungen der Befragungsergebnisse wird in Kapitel 6 untersucht, ob bestimmte Aspekte des Studiums und der Lebensumstände

---

<sup>3</sup> Eine detaillierte Darstellung befindet sich in Kapitel 8.

der Absolvent/innen Zusammenhänge mit zentralen Aspekten des beruflichen Erfolges aufweisen.

In Kapitel 7 erfolgt eine weitere Auseinandersetzung mit den Daten des Befragungsjahres 2001. Ein Teil der Absolvent/innen der Jahrgänge 95/96 bis 99/00, die bereits im Jahr 2001 an der Befragung teilgenommen hatten, wurden im Jahr 2006 erneut befragt. Dadurch kann mit einer Panelanalyse geprüft werden, ob sich die Einstellungen der Absolvent/innen bezüglich bestimmter Fragen mit größerem zeitlichen Abstand zum Studienabschluss und den inzwischen gesammelten (berufspraktischen) Erfahrungen verändert haben.

Abschließend werden in Kapitel 8 die Erhebung selbst und einige „technische Daten“ dieser Befragung dargestellt.

## **1.2 Darstellung und Vergleich der Ergebnisse**

Die Ergebnisse der Erstbefragung 2006 werden sowohl für die Fakultät Verkehrswissenschaften insgesamt als auch nach den Studienfächern Verkehrswirtschaft und Verkehrsingenieurwesen differenziert ausgewiesen. Dabei entfallen auf die Studienfächer Verkehrswirtschaft und Verkehrsingenieurwesen jeweils 50% der Befragten. Alle der hier befragten Absolvent/innen haben ihr Studienfach mit dem Diplom abgeschlossen.

Des Weiteren werden – dort wo es möglich ist – die Ergebnisse der Dresdner Absolventenstudie mit jenen des Hochschul-Information-Systems (HIS; Briedis/Minks 2004) gegenübergestellt. Die HIS-Befragung ist die einzige bundesweite Befragung, in der Absolvent/innen verschiedener Fachrichtungen aus einem vergleichbaren Abschlusszeitraum betrachtet werden, zudem ist der Fragebogen der Dresdner Absolventenstudie teilweise an der HIS-Befragung orientiert. Dabei wurde das Studienfach Verkehrsingenieurwesen bei der HIS-Befragung im Jahr 2001 der Fachrichtung Maschinenbau/ Verfahrenstechnik (VT) zugeordnet. Das Fach Verkehrswirtschaft wurde im Jahr 2001 zwar von HIS nicht mit in die Betrachtung einbezogen, würde aber gemäß der Konzeption des Studiengangs der Gruppe Wirtschaftswissenschaften zugeordnet werden.

Auch die Präsentation des Vergleiches zu den bundesweiten Ergebnissen erfolgt zugunsten der Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit in Tabellenform.

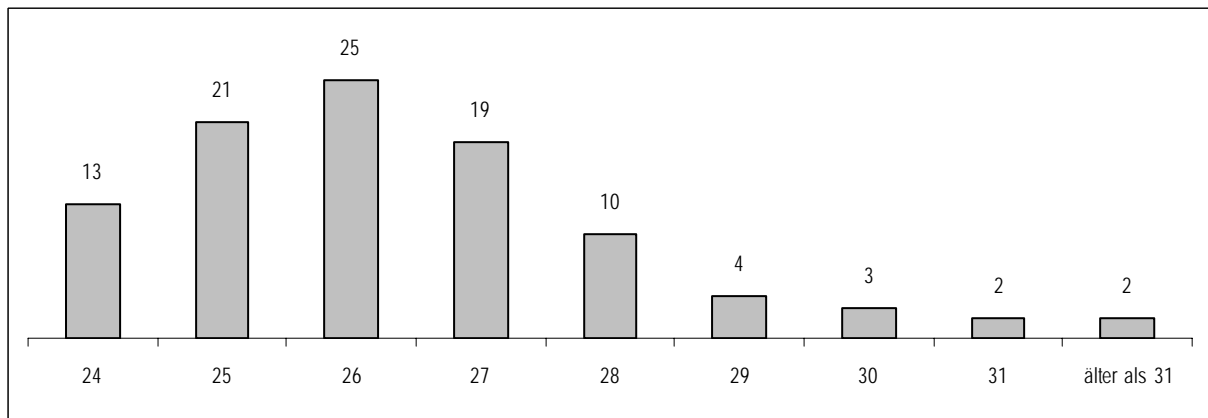
Dieser Abschlussbericht wurde von Frau Sylvi Mauermeister und Herrn Lutz Heidemann unter meiner Leitung erstellt. Tatkräftige Unterstützung bei der Erstellung des Berichtes wurde ihnen durch die im Projekt tätigen Studierenden Nicole Schimkowiak, Tilo Hellman und Yvonne Saborowski zuteil.

## 2 Soziales Profil der Absolvent/innen

### 2.1 Die Absolvent/innen der Erstbefragung

Die befragten Absolvent/innen waren zum Zeitpunkt ihres Abschlusses im Mittel (Median)<sup>4</sup> 26 Jahre alt, auch der Modalwert<sup>5</sup> liegt bei 26 Jahren (vgl. Abb. 2.1). Dabei weist das Alter der Befragten bei Studienabschluss eine erhebliche Streubreite von 34 Jahren auf (zwischen 23 und 57 Jahren). Zum Zeitpunkt der Befragung befanden sie sich durchschnittlich im 30. Lebensjahr.

Abb. 2.1: Alter der Befragten bei Studienabschluss (in %),  $n = 208$



Im Vergleich der beiden Studienfächer hinsichtlich der Altersstruktur (vgl. Tab. 2.1) zeigen sich kaum Unterschiede. Unter den Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft ist ein etwas höherer Anteil an Befragten, die zum Zeitpunkt des Abschlusses 23 bzw. 24 Jahre alt waren, festzustellen. Der Unterschied ist allerdings nicht signifikant, sowohl der Median als auch der Modalwert liegt unter den Befragten beider Studienfächer bei 26 Jahren.

<sup>4</sup> Als Kenngröße wurde hier der Median angegeben. Dies ist der Wert, über und unter dem jeweils die Hälfte aller Fälle liegt. Der Median ist ein gegenüber Ausreißern unempfindliches Lagemaß, der anders als das arithmetische Mittel, nicht durch wenige extrem hohe oder niedrige Werte beeinflusst wird.

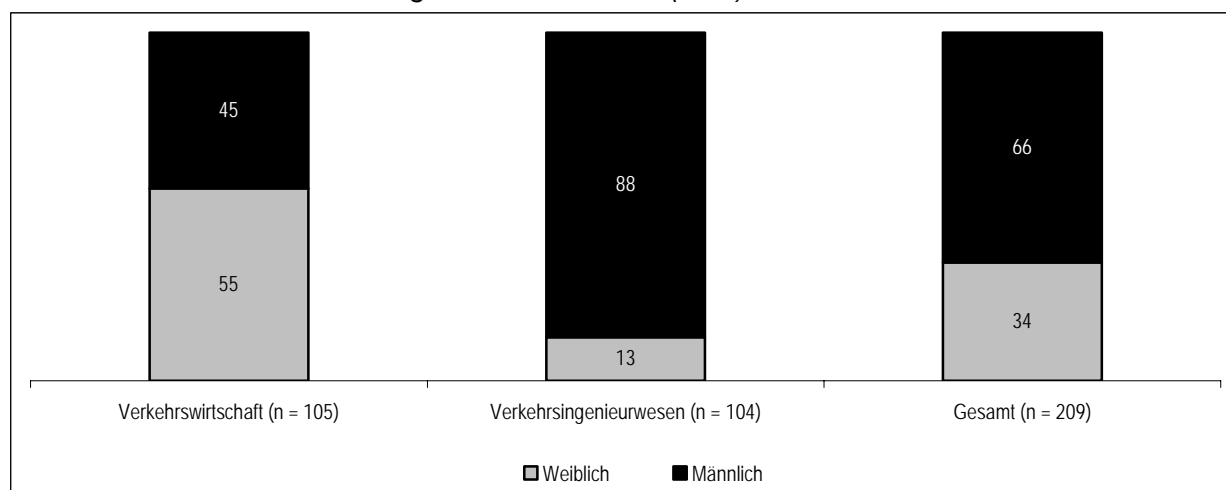
<sup>5</sup> Der Modalwert (auch Modus genannt) bezeichnet jene Kategorie oder Angabe, die am häufigsten genannt wurde. Dabei können auch mehrere Werte gleichzeitig Modalwert sein, wenn mehrere Werte mit gleicher Häufigkeit, aber eben häufiger als andere Werte genannt wurden.

Tab. 2.1: Altersstruktur nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 102)	Verkehrsjngenieurwesen (n = 103)	Gesamt (n = 205)
23	1	0	0
24	17	10	13
25	19	22	20
26	25	25	25
27	19	18	19
28	10	9	9
29	3	6	4
30	4	3	3
31	1	4	2
älter als 31	2	3	2
Mittelwert	26	26	26
Modalwert	26	26	26

Hinsichtlich der Geschlechterverteilung unterscheiden sich die Studienfächer allerdings signifikant. Während unter den Befragten der Verkehrswirtschaft die weiblichen Absolvent/innen mit 55% leicht dominieren, ist unter den Verkehrsjngenieur/innen mit 88% eine deutliche Mehrheit männlicher Befragter festzustellen.

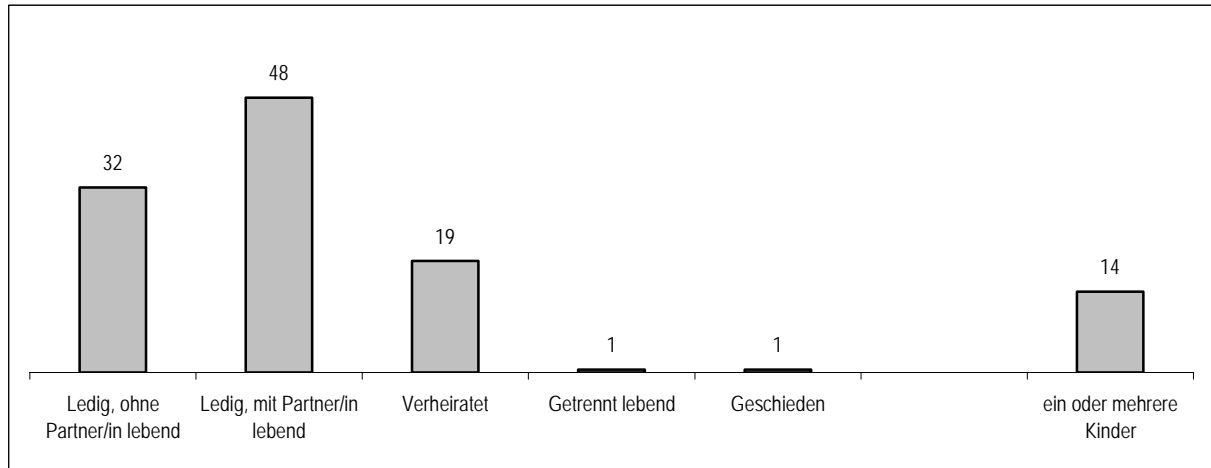
Abb. 2.2: Geschlechterverteilung nach Studienfach (in %)



Dabei sind die männlichen Befragten sowohl zum Zeitpunkt ihres Abschlusses (27 Jahre) als auch zum Befragungszeitpunkt (30 Jahre) im Mittel (Median) ein Jahr älter, der Unterschied ist signifikant. Diese Differenz resultiert sehr wahrscheinlich aus dem zwischen Abitur und Studium geleisteten Wehr- bzw. Zivildienst.

Zum Befragungszeitpunkt leben zwei Drittel (67%) der Befragten in einer Partnerschaft oder sind verheiratet. Etwa ein Sechstel (14%) der Befragten hat ein oder mehrere Kinder. Dabei haben Absolvent/innen, die angeben verheiratet zu sein, häufiger Kinder, als Absolvent/innen, die in einer Partnerschaft leben, jedoch nicht verheiratet sind (vgl. Abb. 2.4).

Abb. 2.3: Familienstand der Absolvent/innen zum Befragungszeitpunkt (in %), n = 212



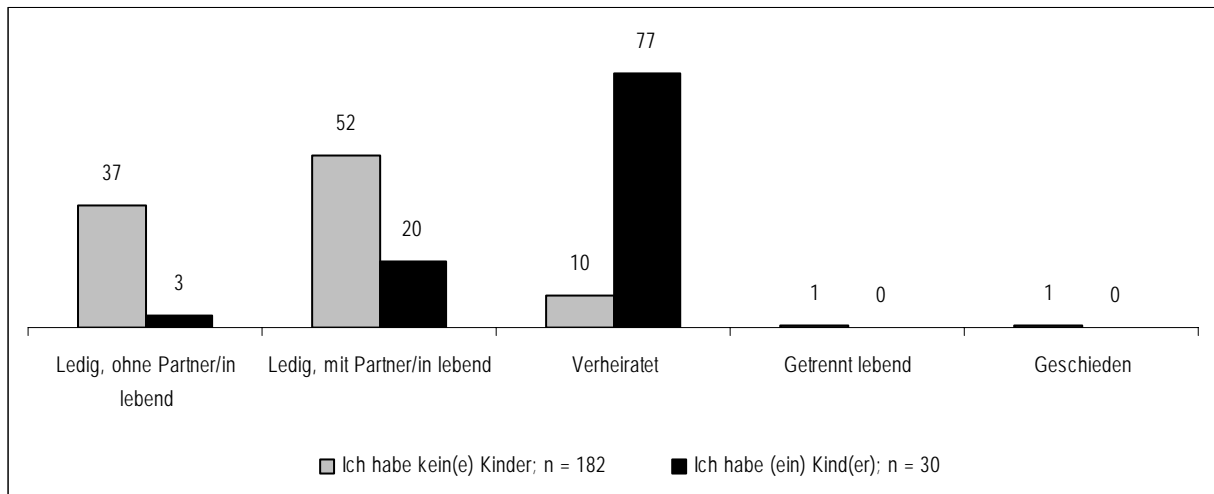
Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass die Anteile jener Absolvent/innen, die in einer Partnerschaft leben oder verheiratet sind, unter den Verkehrsingenieur/innen etwas größer sind als unter den Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft (vgl. Tab. 2.2). Die Unterschiede sind jedoch nicht signifikant. Der Anteil an Befragten mit Kindern ist über beide Studienfächer gleich und liegt bei 14%.

Tab. 2.2: Familienstand nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 105)	Verkehrsingenieurwesen (n = 104)	Gesamt (n = 209)
Ledig, ohne Partner/in lebend	36	28	32
Ledig, mit Partner/in lebend	47	49	48
Verheiratet	16	22	19
Getrennt lebend	1	0	1
Geschieden	0	1	1
Ein oder mehrere Kinder	14	14	14

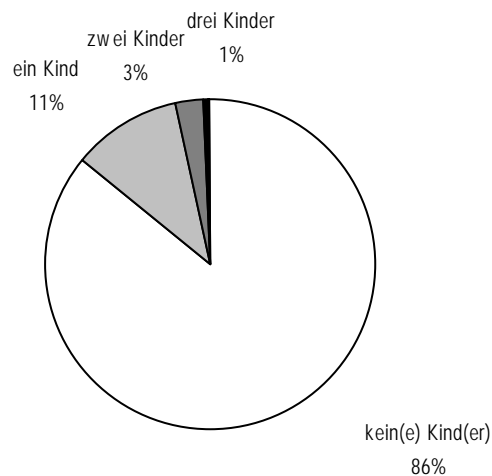
Die folgende Abbildung (vgl. Abb. 2.4) verdeutlicht noch einmal die bereits beschriebene Beziehung zwischen dem Familienstand und der Frage, ob die Absolvent/innen Kinder haben. Die Unterschiede sind signifikant. Ein Vergleich der prozentualen Verteilungen zwischen den Studienfächern ist aufgrund der geringen Fallzahlen nicht sinnvoll.

Abb. 2.4: Lebensform der Absolvent/innen mit einem oder mehreren Kindern zum Befragungszeitpunkt im Vergleich (in %)



Von den Absolvent/innen die angaben, Kinder zu haben, hat die Mehrheit der Befragten ein (77%) oder zwei (20%) Kinder. Das erstgeborene Kind der Befragten war dabei zum Befragungszeitpunkt im Mittel (Median) zwei Jahre alt.<sup>6</sup>

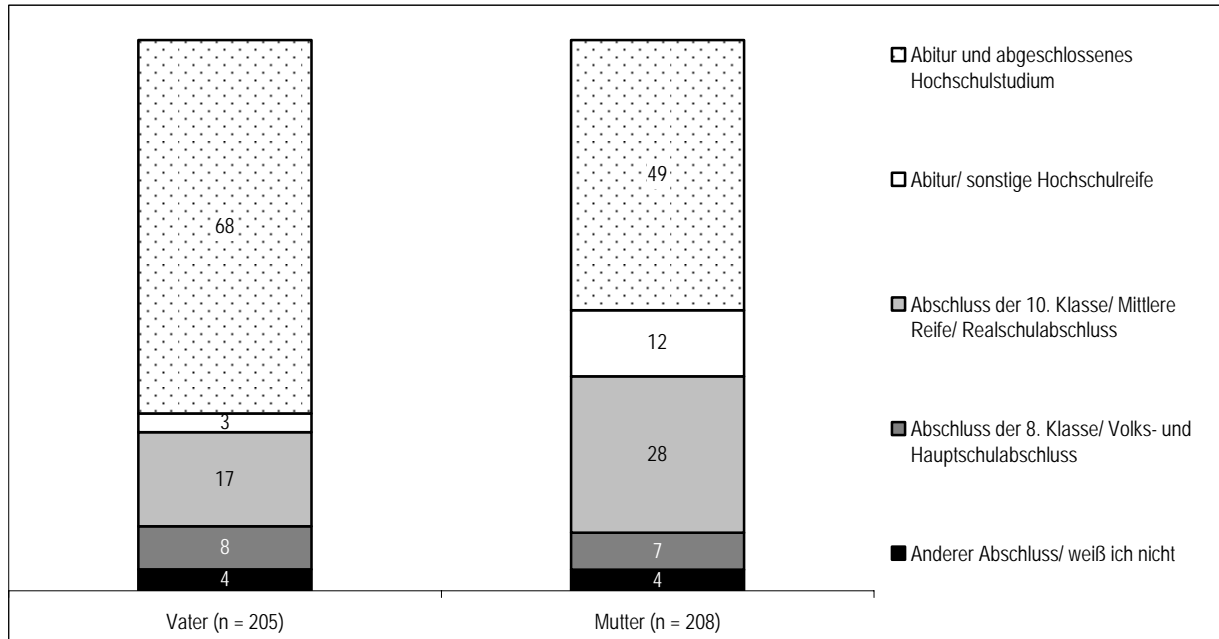
Abb. 2.5: Kinder der Absolvent/innen zum Befragungszeitraum, n = 213



Die Absolvent/innen stammen überwiegend aus Elternhäusern, in denen mindestens ein Elternteil ein Hochschulstudium abgeschlossen hat. Bei knapp der Hälfte der Befragten absolvierten beide Elternteile eine Ausbildung an einer Hochschule. Allerdings studierten die Väter mit 68% im Vergleich zu den Müttern (49%) etwas häufiger, dieser Unterschied ist signifikant.

<sup>6</sup> Ein Vergleich innerhalb der Studienfächer ist aufgrund der sehr geringen Fallzahl bei beiden Untersuchungspunkten nicht sinnvoll.

Abb. 2.6: Formaler Bildungsgrad der Eltern (in %)



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass die Eltern der Verkehrsingenieur/innen häufiger ein Hochschulstudium abgeschlossen haben als die Eltern der Verkehrswirtschaftler/innen. Der Unterschied ist allerdings nicht signifikant.

Unter den bundesweit befragten Absolvent/innen der Fachgruppen „Ingenieurwissenschaften/ Informatik“, zu der auch die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens gehören, bzw. „Wirtschaftswissenschaften“, welcher die Verkehrswirtschaftler/innen zuzurechnen sind, ist der Anteil der Eltern mit Universitäts- bzw. Fachhochschulabschluss ähnlich hoch und liegt bei 60% bzw. 51% (Holtkamp/ Imsande 2001: 41).<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Gesamtgesellschaftlich betrachtet, liegt der Anteil der Personen mit Fach- bzw. Hochschulabschluss im fraglichen Alter, d.h. ab 40 Jahren bundesweit bei 15% (vgl. Statistische Bundesamt 2004: 88). Somit kommen die (befragten) Absolvent/innen im Vergleich zur bundesdeutschen Gesamtbevölkerung überdurchschnittlich oft aus einer Familie mit hohem soziokulturellem Hintergrund. An dieser Stelle zeigt sich somit ein Beleg für die in der Forschung zur Sozialstruktur prominente These der „Bildungsvererbung“. Der zentrale Kern dieser These lautet, dass Kinder mit hoher Wahrscheinlichkeit ein den Eltern mindestens gleichwertiges Bildungsniveau anstreben. Kreckel (1983) weist darauf hin, dass insbesondere die Ungleichverteilung von Bildung und Wissen als eine eigenständige Dimension sozialer Ungleichheit interpretiert werden muss. In diesem Zusammenhang sind vor allem die Arbeiten von Bourdieu hervorzuheben, der die Mechanismen der Produktion, Reproduktion und Akkumulation von kulturellen Praktiken und die damit einhergehenden Chancen und Ressourcen (»soziales, kulturelles und symbolisches Kapital«) analysiert. Seine Analysen zeigen, dass die soziokulturell determinierten Praktiken (die Veräußerung des Habitus) den Handlungsspielraum einer Person weitestgehend bestimmen (vgl. u.a. Bourdieu 1987).

Maaz (2002) und Geißler (2000) zeigen, dass die „Bildungsvererbung“ mit der Ende der 50er Jahre einsetzenden stärkeren Schließung des Bildungssystems in der ehemaligen DDR noch stärker zu beobachten war bzw. zu beobachten ist, als in den alten Bundesländern.



Tab. 2.3: *Formaler Bildungsgrad der Eltern nach Studienfach (in %)*

	Verkehrswirtschaft		Verkehrsingenieurwesen		Gesamt	
	Vater (n = 103)	Mutter (n = 104)	Vater (n = 99)	Mutter (n = 101)	Vater (n = 202)	Mutter (n = 205)
Abitur und abgeschlossenes Hochschulstudium	63	45	74	53	68	49
Abitur/ sonstige Hochschulreife	6	12	1	12	3	12
Abschluss der 10. Klasse/ Mittlere Reife/ Realschulabschluss/	17	31	17	26	16	28
Abschluss der 8. Klasse/ Volks- und Hauptschulabschluss/	10	9	6	5	8	7
Anderer Abschluss/ Weiß nicht	5	4	3	4	4	4

Dabei arbeiten die Väter vorwiegend als Angestellter mit Führungsaufgaben (29%), mit hochqualifizierter (18%) bzw. qualifizierter (18%) Tätigkeit. Die Mütter sind zum überwiegenden Teil als Angestellte mit qualifizierter Tätigkeit (44%) beschäftigt. Der Anteil der Selbständigen bzw. Beamten liegt bei beiden Elternteilen bei etwa 10%.

Innerhalb der Fakultät Verkehrswissenschaften zeigt sich im Vergleich der Studienfächer hinsichtlich der beruflichen Stellung der Eltern, dass der Anteil an Angestellten mit hochqualifizierter Tätigkeit unter den Verkehrsingenieur/innen höher ist. Die Zahl der Selbständigen und Beamten ist dagegen unter den Eltern der Verkehrswirtschaftler/innen höher. Die Unterschiede erreichen jedoch kein signifikantes Niveau.

Bundesweit liegt der Anteil der Arbeiter/innen bei den Eltern der Absolvent/innen der Fachgruppe Ingenieurwissenschaften/ Informatik bei 7%, der Angestellten bei 64%, der Beamten bei 5% und der Selbständigen bei 20%. Damit fällt der Anteil der Arbeiter/innen unter den Eltern der Dresdner Verkehrsingenieur/innen etwa gleich groß, der Anteil der Selbständigen geringer und die Anteile der Angestellten und Beamten höher aus (Holtkamp/ Imsande 2001: 42).<sup>8</sup>

Unter den Eltern der Absolvent/innen der Fachgruppe Wirtschaftswissenschaften liegt der Anteil der Arbeiter/innen bundesweit bei 2%, der Angestellten bei 49%, der Beamten bei 7% und der Selbständigen bei 39% (vgl. ebd.). Damit fällt unter den Eltern der Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen die Zahl der Selbständigen deutlich geringer und die Zahl der Arbeiter, Angestellten und Beamten etwas höher aus.

<sup>8</sup> Im gesamtgesellschaftlichen Vergleich liegt dagegen der Arbeiteranteil unter den Vätern der Dresdner Absolvent/innen mit 16% weit unter dem durchschnittlichen Anteil an Arbeitern in den neuen Bundesländer (50%) bzw. dem Bundesdurchschnitt (38%) (vgl. Stat. Bundesamt 2004: 105). Die exponierte berufliche Stellung der Eltern kann vor allem auf das überdurchschnittlich hohe Bildungsniveau der Eltern der Absolvent/innen zurückgeführt werden.

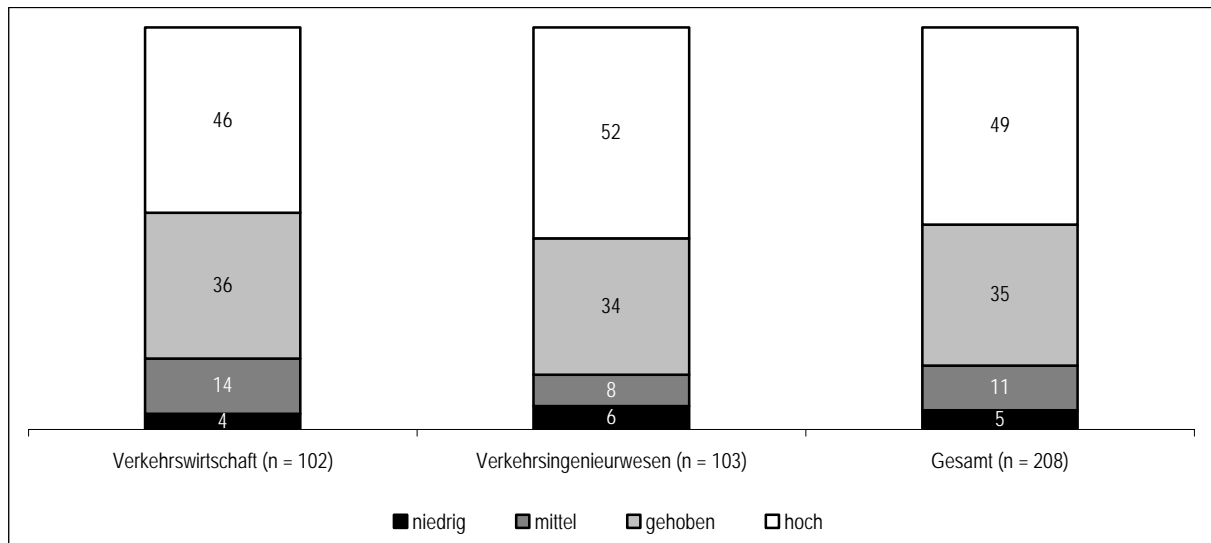
Tab. 2.4: Überwiegende berufliche Stellung der Eltern der Absolvent/innen nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft		Verkehrswesen		Gesamt	
	Vater (n = 104)	Mutter (n = 101)	Vater (n = 101)	Mutter (n = 103)	Vater (n = 205)	Mutter (n = 204)
Ungelernte(r)/ angelernte(r) Arbeiter(in)	0	1	0	1	0	1
Facharbeiter(in)/ Vorarbeiter(in)/ Meister(in)	13	4	12	5	12	4
Arbeiter insgesamt	13	5	12	6	12	5
Angestellte(r) mit einfacher Tätigkeit	2	3	1	9	1	6
Angestellte(r) mit qualifizierter Tätigkeit	14	49	22	39	18	44
Angestellte(r) mit hochqualifizierter Tätigkeit	14	10	21	18	18	14
Angestellte(r) mit Führungsaufgaben	25	7	25	6	25	6
Angestellte insgesamt	55	69	69	72	62	70
Beamter/ Beamtin	12	12	11	8	11	10
Selbständige(r)/ Freiberufler(in)	16	8	5	4	11	6
Hausmann/ -frau	0	5	0	8	0	6
Anderes/ Weiß nicht	4	2	4	3	4	5

In Anlehnung an die Berichterstattung der 17. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerkes (BMBF 2004; [www.sozialerhebung.de](http://www.sozialerhebung.de)) wurden aus den Hierarchien innerhalb der Kategorien des Indikators „Stellung im Beruf“ und dem höchstmöglichen Ausbildungsabschluss der Eltern, dem Hochschulabschluss, soziale Herkunftgruppen konstruiert (ebd.: 471; siehe Anhang A2). Zum einen ermöglicht das Merkmal „soziale Herkunft“ durch die Zusammenführung von ökonomischer Situation und Bildungstradition des Elternhauses im Vergleich mit anderen Fakultäten der TU Dresden eine noch genauere Darstellung der Besonderheiten in der sozialen Zusammensetzung der Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften. Zum anderen belegen aktuelle Studien, dass dem Merkmal „soziale Herkunft“ bei Studierenden hinsichtlich ihres Studienverlaufes, ihres Verhaltens sowie ihrer wirtschaftlichen und sozialen Lage eine zentrale Erklärungskraft zukommt (ebd.: 136). Damit ist es auch im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sinnvoll, den Indikator „soziale Herkunft“ zu konstruieren und zu überprüfen, ob sich darüber hinaus auch bei Absolvent/innen der Verkehrswissenschaften Zusammenhänge mit Aspekten des Berufseinstieges und des beruflichen Erfolges zeigen. Diese Überprüfung ist Gegenstand in Kapitel 6. Im

Rahmen dieses Kapitels werden die sozialen Herkunftsgruppen der Absolvent/innen zunächst nur kurz in vergleichender Darstellung beschrieben.

Abb. 2.7: Soziale Herkunft nach Gruppen der Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften nach Studienfach



Wie die vorangegangenen Ergebnisse bereits vermuten ließen, fällt der Anteil der Herkunftsgruppe „hoch“ unter den Verkehrsingenieur/innen etwas höher aus. Die Unterschiede in der sozialen Zusammensetzung sind aber nur gering und nicht signifikant. Die Anteile der Herkunftsgruppen „hoch“ und „gehoben“ der Fakultät Verkehrswissenschaften insgesamt liegen bei 84% und sind damit höher als etwa unter den Absolvent/innen der Fakultät Forst-, Geo- und Hydrowissenschaften<sup>9</sup>, Erziehungswissenschaften<sup>10</sup> oder der Philosophischen Fakultät<sup>11</sup> und etwa genau so groß wie unter den Absolvent/innen der Fakultät Wirtschaftswissenschaften<sup>12</sup>, Elektrotechnik<sup>13</sup>, Bauingenieurwesen<sup>14</sup> oder Architektur<sup>15</sup>.

<sup>9</sup> Dresdner Absolventenstudie Nr. 23: Fakultät Forst-, Geo- und Hydrowissenschaften 2005

<sup>10</sup> Dresdner Absolventenstudie Nr. 20: Fakultät Erziehungswissenschaften 2004

<sup>11</sup> Dresdner Absolventenstudie Nr. 17: Philosophische Fakultät 2004

<sup>12</sup> Dresdner Absolventenstudie Nr. 22: Fakultät Wirtschaftswissenschaften 2005

<sup>13</sup> Dresdner Absolventenstudie Nr. 19: Fakultät Elektro- und Informationstechnik 2004

<sup>14</sup> Dresdner Absolventenstudie Nr. 24: Fakultät Bauingenieurwesen 2006

<sup>15</sup> Dresdner Absolventenstudie Nr. 21: Fakultät Architektur 2005

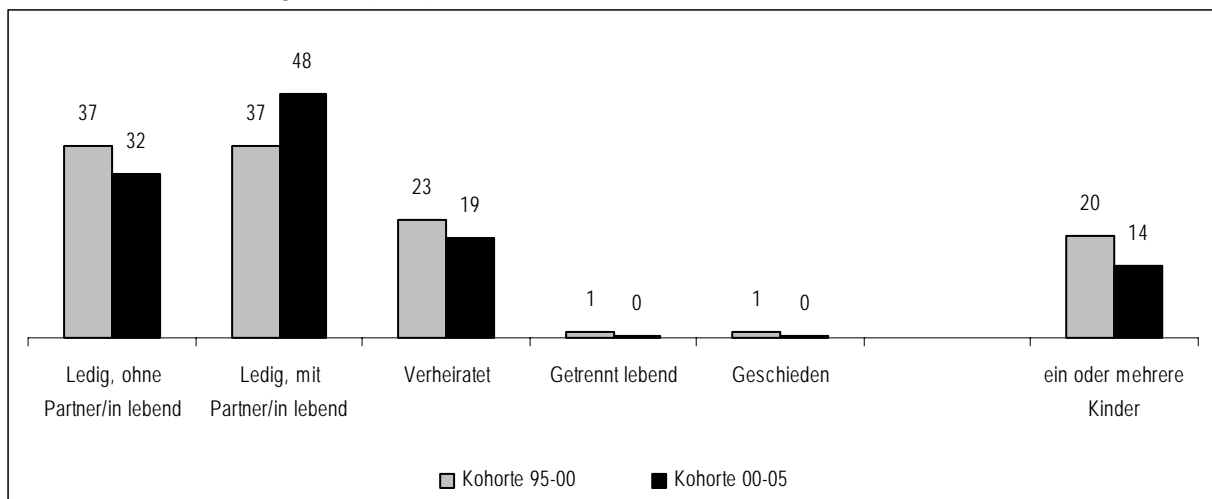
## 2.2 Der Vergleich zu den Absolvent/innen früherer Jahrgänge<sup>16</sup>

Die Absolvent/innen beider Kohorten waren zum Zeitpunkt ihres Abschlusses im Mittel (Median) 26 Jahre alt.

Der Anteil der zum Befragungszeitpunkt 2006 verheirateten Absolvent/innen ist mit 19% etwas geringer als bei den Absolvent/innen des Befragungsjahres 2001 (23%). Insgesamt ist aber der Anteil der in einer Paarbeziehung lebenden Befragten im Jahr 2006 mit 67% höher als im Jahr 2001.

Die Frage nach einem oder mehreren Kindern beantworteten im Jahr 2006 14% der Absolvent/innen mit „Ja“. Vier Jahre vorher taten dies noch rund 20%. Die Verteilung der Anzahl der Kinder innerhalb der Gruppe derjenigen, die überhaupt Kinder haben, ist aber ähnlich: 77% (2006) bzw. 78% (2001) dieser Absolvent/innen haben ein Kind und 20% (2006) bzw. 22% (2001) der entsprechenden Befragten haben zwei Kinder. Die genannten Unterschiede sind jedoch nicht signifikant.

Abb. 2.8: Familienstand der Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 91$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 212$



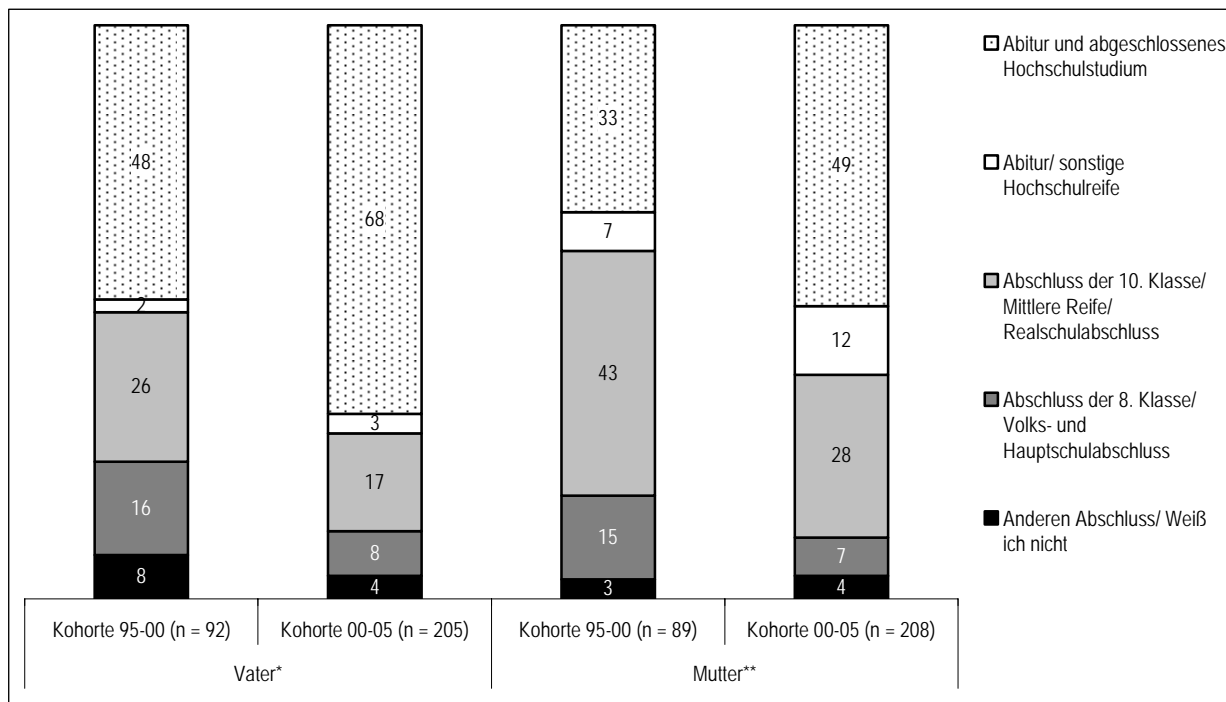
Hinsichtlich der Geschlechterverteilung ist ein Anstieg des Frauenanteils von 28% im Befragungsjahr 2001 auf 34% im Jahr 2006 festzustellen. Dabei resultiert dieser Unterschied für die Fakultät gesamt vor allem aus dem höheren Anteil an Befragten der Verkehrswirtschaft (vgl. Kap. 1.1), unter denen die weiblichen Absolvent/innen leicht dominieren (vgl. Abb. 2.2). Innerhalb des Verkehrsingenieurwesens sank der Frauenanteil im Vergleich zum Befragungsjahr 2001 sogar etwas. Auch hier erreichen die genannten Unterschiede aber kein signifikantes Niveau.

Bezüglich des höchsten (allgemein bildenden) Schulabschlusses der Eltern zeigen sich deutliche Unterschiede. Der Anteil der Väter und Mütter mit Abitur und

<sup>16</sup> Im Folgenden und allen weiteren Kohortenvergleichen wird sich vor allem auf die Darstellung signifikanter Differenzen konzentriert. Es wurde, je nach Datenniveau, der Mann-Whitney U oder der Kolmogorov Smirnov Z-Test zugrunde gelegt.

abgeschlossenem Hochschulstudium ist im Vergleich zum Befragungsjahr 2001 signifikant gestiegen. Deutlich gesunken ist dagegen bei beiden Elternteilen der Anteil derjenigen, die über einen Abschluss der 10. oder der 8. Klasse verfügen. Diese Entwicklung bestätigt sich für beide Studienfächer, deutlicher allerdings innerhalb des Verkehrsingenieurwesens.

Abb. 2.9: Höchster Schulabschluss der Eltern der Absolvent/innen im Kohortenvergleich (in %)



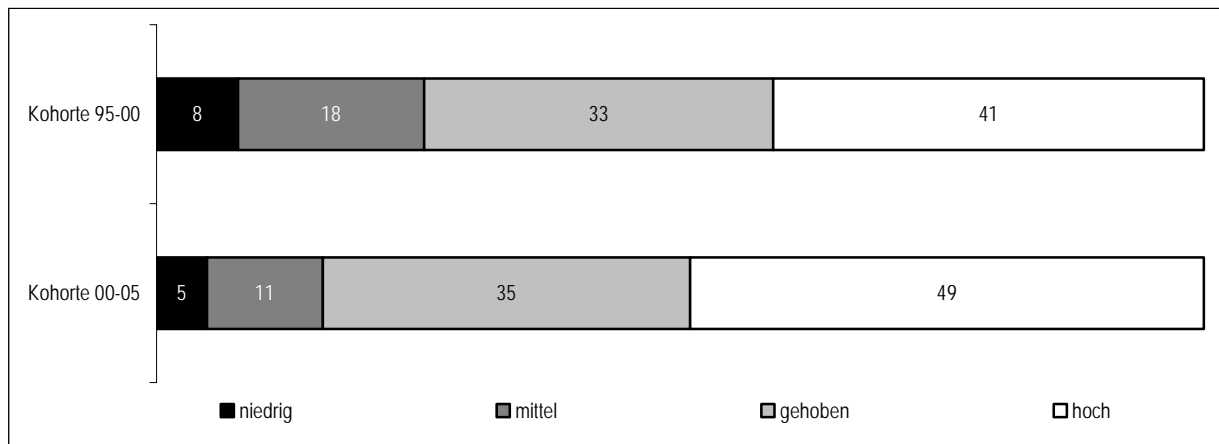
Im Vergleich des Befragungsjahres 2006 zum Jahr 2001 lässt sich hinsichtlich der beruflichen Stellung für beide Elternteile eine Zunahme des Anteils der Angestellten mit Führungsaufgaben und eine Abnahme des Anteils an Arbeiter/innen feststellen. Die Unterschiede erreichen bei den Vätern signifikantes Niveau. Diese Tendenzen zeigen sich in beiden Studienfächern in ähnlichem Umfang.

Tab. 2.5: Überwiegend berufliche Stellung der Eltern der Absolvent/innen im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 90$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 208$

	Vater*		Mutter	
	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05
Ungelernte(r)/ angelernte(r) Arbeiter(in)	2	0	2	1
Facharbeiter(in)/ Vorarbeiter(in)/ Meister(in)	17	12	9	4
Arbeiter insgesamt	19	12	11	5
Angestellte(r) mit einfacher Tätigkeit	1	2	4	6
Angestellte(r) mit qualifizierter Tätigkeit	19	18	47	43
Angestellte(r) mit hochqualifizierter Tätigkeit	29	18	18	14
Angestellte(r) mit Führungsaufgaben	11	25	0	7
Angestellte insgesamt	60	63	69	70
Beamter/ Beamtin	7	11	3	10
Selbständige(r)/ Freiberufler(in)	10	11	3	6
Hausmann/ -frau	0	0	8	6
Anderes/ Weiß nicht	4	4	6	2

Wie bereits die Ergebnisse aus Abb. 2.9 und Tab. 2.5 erahnen lassen, zeigt sich unter den Befragten des Jahres 2006 im Vergleich zu 2001 hinsichtlich der Zusammensetzung der sozialen Herkunftsgruppen eine Zunahme des Anteils in der Herkunftsgruppe „hoch“ und „gehoben“ und eine Abnahme in der Herkunftsgruppe „mittel“ und „niedrig“. Allerdings erreichen die Unterschiede hier kein signifikantes Niveau.

Abb. 2.10: Soziale Herkunft nach Gruppen der Absolvent/innen im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 90$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 208$



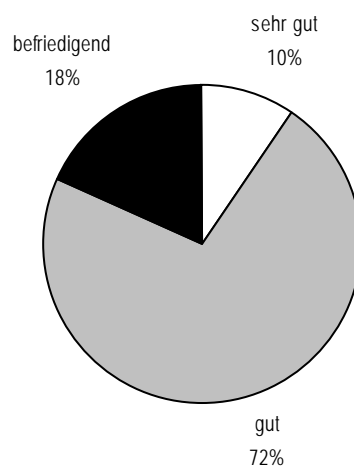
### 3 Studium: Zugang, Verlauf und Beurteilung

#### 3.1 Die Absolvent/innen der Erstbefragung

##### 3.1.1 Zugang zum Studium

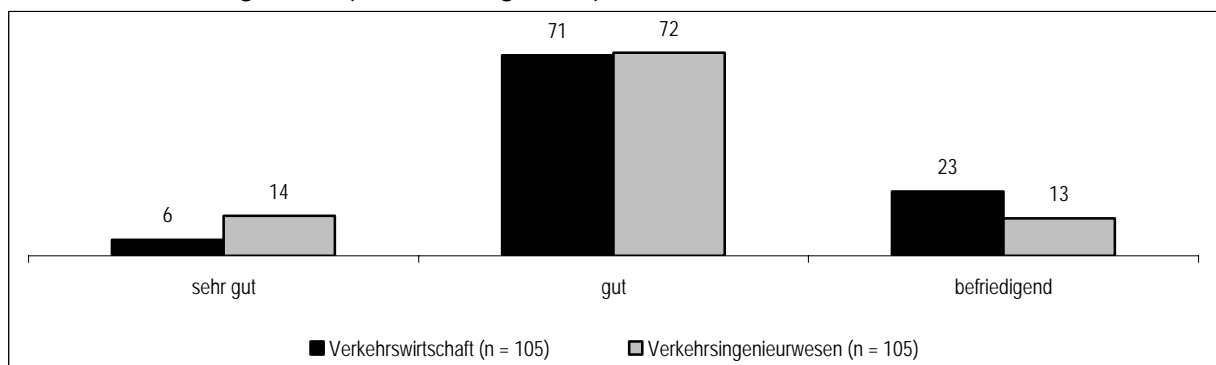
Die Mehrheit der Absolvent/innen hat ihre Studienberechtigung mit dem Prädikat „gut“ erhalten. Die dafür relevante Abiturnote streut dabei zwischen 1,0 und 3,5, der Durchschnitt liegt bei 2,1. Lediglich etwa ein Sechstel der Befragten hat eine Abiturnote schlechter als „gut“.

Abb. 3.1: Durchschnittsnote des für den Hochschulzugang relevanten letzten Schulzeugnisses (zusammengefasst),  $n = 213$



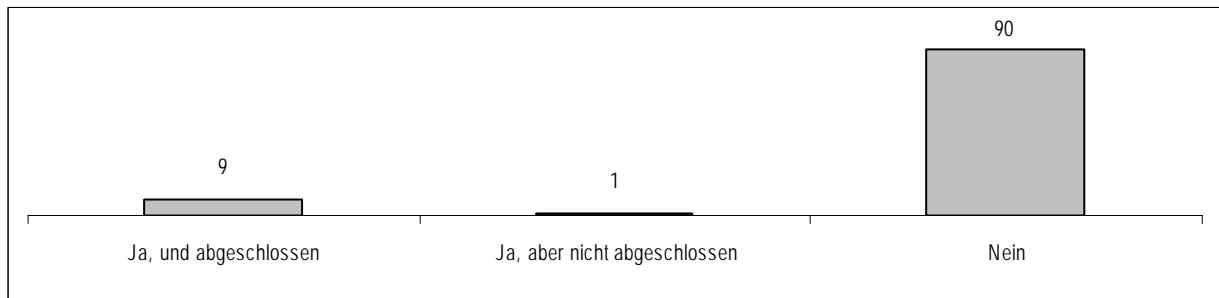
Dabei haben die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft seltener mit „sehr gut“ und häufiger mit „befriedigend“ abgeschlossen (vgl. Abb. 3.2), der Notendurchschnitt liegt hier bei 2,2. Bei den Verkehrsingenieur/innen liegt der Durchschnitt bei 2,0, der Unterschied ist signifikant.

Abb. 3.2: Durchschnittsnote des für den Hochschulzugang relevanten letzten Schulzeugnisses (zusammengefasst) nach Studienfach



Ein Zehntel der Befragten hat vor dem Studium eine Berufsausbildung begonnen, nahezu alle haben diese auch abgeschlossen. Der Anteil an Männern, der vor dem Studium eine Berufsausbildung absolviert hat, ist dabei mit 11% etwas höher als der entsprechende Anteil weiblicher Absolventinnen (7%), allerdings nicht signifikant.

Abb. 3.3: „Haben Sie vor dem Studium eine berufliche Ausbildung begonnen?“ (in %),  $n = 214$



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass die Verkehrsingenieur/innen mit 10% etwas häufiger über eine abgeschlossene Berufsausbildung verfügen, als die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft (8%).

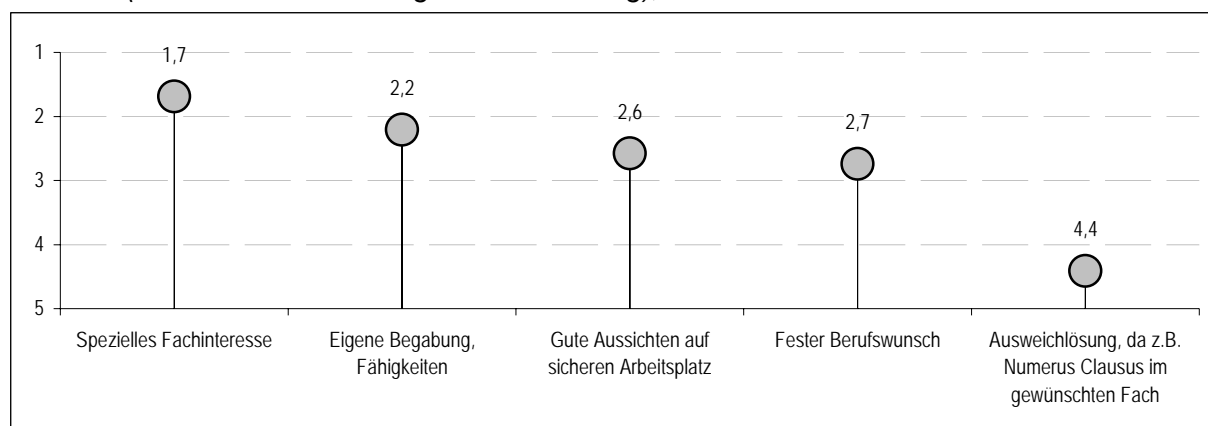
Tab. 3.1: „Haben Sie vor dem Studium eine berufliche Ausbildung begonnen?“ nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 106)	Verkehrsingenieur- wesen (n = 105)	Gesamt (n = 211)
Ja, und abgeschlossen	8	10	9
Ja, aber nicht abgeschlossen	1	1	1
Nein	92	89	90

Als wichtigste Gründe (aus der gegebenen Auswahl) für die Entscheidung zum gewählten Studienfach gaben die Befragten ihr spezielles Fachinteresse und eigene Begabungen und Fähigkeiten an. Das abgeschlossene Studium als Ausweidlösung zu einem durch einen Numerus Clausus blockierten Fach ist von 10% der Befragten als „(sehr) wichtig“ angesehen worden und hatte damit den geringsten Stellenwert für die Entscheidung der Studienaufnahme. Diese Verteilung findet sich bei den meisten Fakultäten der TU Dresden.



Abb. 3.4: Bedeutung verschiedener Gründe für die Aufnahme des Studiums an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr wichtig ... 5 = unwichtig), n = 213



Die Studienwahl bezieht sich dabei in beiden Studienfächern vor allem auf das spezielle Fachinteresse und die eigenen Begabungen und Fähigkeiten. Der Anteil derjenigen, die sich für eine Studienaufnahme in Dresden aufgrund eigener Begabungen/ Fähigkeiten, guten Aussichten auf einen sicheren Arbeitsplatz bzw. eines festen Berufswunsches entschieden haben, ist unter den Verkehrsingenieur/innen höher. Signifikante Unterschiede erreichen die Aspekte „Spezielles Fachinteresse“ und „Ausweichlösung“. Dabei war das spezielle Fachinteresse für die Verkehrsingenieur/innen hinsichtlich der Studienentscheidung deutlich wichtiger. 58% der Befragten des Verkehrsingenieurwesens gaben an, dass dieser Aspekt „sehr wichtig“ war, unter den Verkehrswirtschaftler/innen liegt dieser Anteil lediglich bei 33%. Für die Befragten der Verkehrswirtschaft spielte dagegen die Wahl des Studienfaches als Ausweichlösung zu einem durch einen Numerus Clausus blockierten Fach eine deutlich größere Rolle. 18% der Verkehrswirtschaftler/innen gaben an, dass dies (sehr) wichtig für ihre Studienentscheidung war, unter den Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens lag dieser Anteil nur bei einem 1%.

Tab. 3.2: Bedeutung verschiedener Gründe für die Aufnahme des Studiums an der TU Dresden nach Studienfach, Summe der Häufigkeiten der Nennungen „wichtig“ und „sehr wichtig“ (Skala: 1 = sehr wichtig ... 5 = unwichtig), (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 105)	Verkehrsingenieur- wesen (n = 105)	Gesamt (n = 210)
Spezielles Fachinteresse**	88	89	89
Eigene Begabung, Fähigkeiten	63	76	70
Gute Aussichten auf sicheren Arbeitsplatz	46	56	51
Fester Berufswunsch	43	49	46
Ausweichlösung, da z.B. Numerus Clausus im gewünschten Fach**	18	1	10

Vor Beginn des Studiums an der Fakultät Verkehrswissenschaft haben 13% der Absolvent/innen ein anderes Studium begonnen. Die Hochschule wurde dagegen insgesamt etwas seltener gewechselt (6%).

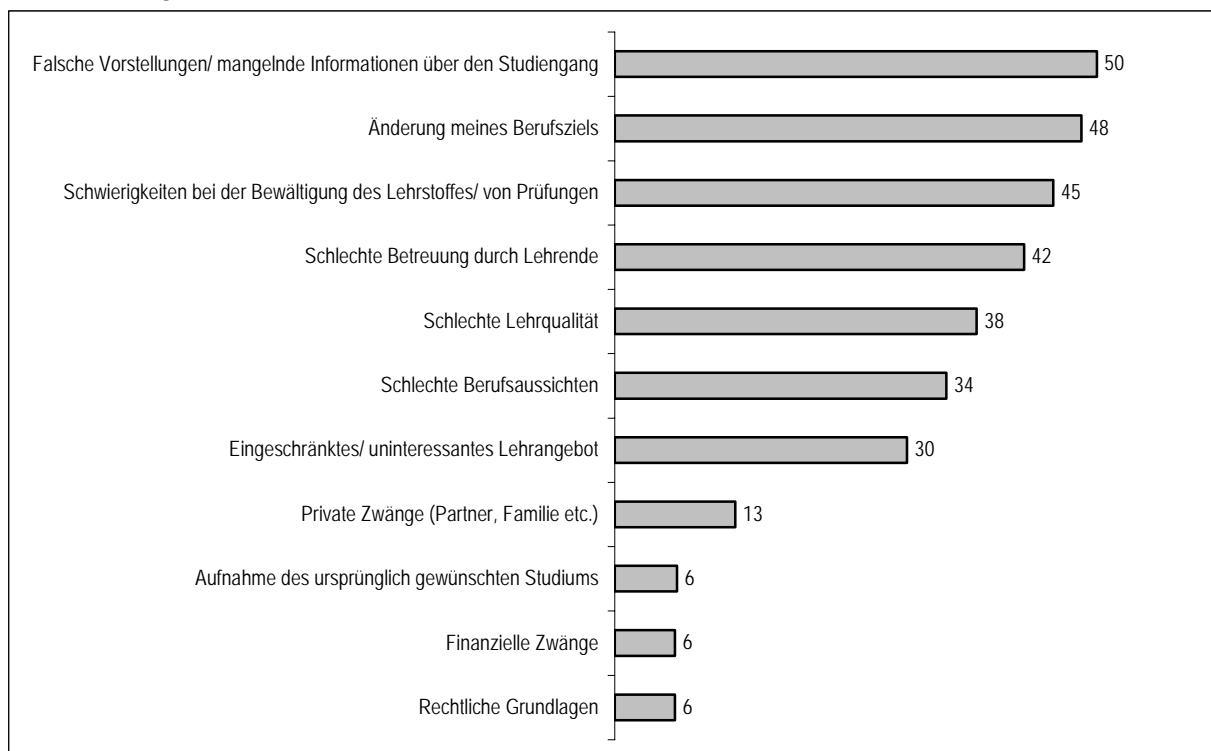
Getrennt nach Studienfächern betrachtet fällt auf, dass die Verkehrsingenieur/innen häufiger sowohl den Studiengang als auch die Hochschule gewechselt haben.

Tab. 3.3: Häufigkeit von Studienfach- und/ Hochschulwechsel nach Studienfach, Mehrfachnennungen möglich (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 107)	Verkehrsingenieur- wesen (n = 106)	Gesamt (n = 213)
Ich habe nicht gewechselt.	88	78	83
Ich habe Studiengang/ -fach gewechselt.	9	17	13
Ich habe die Hochschule gewechselt.	5	7	6

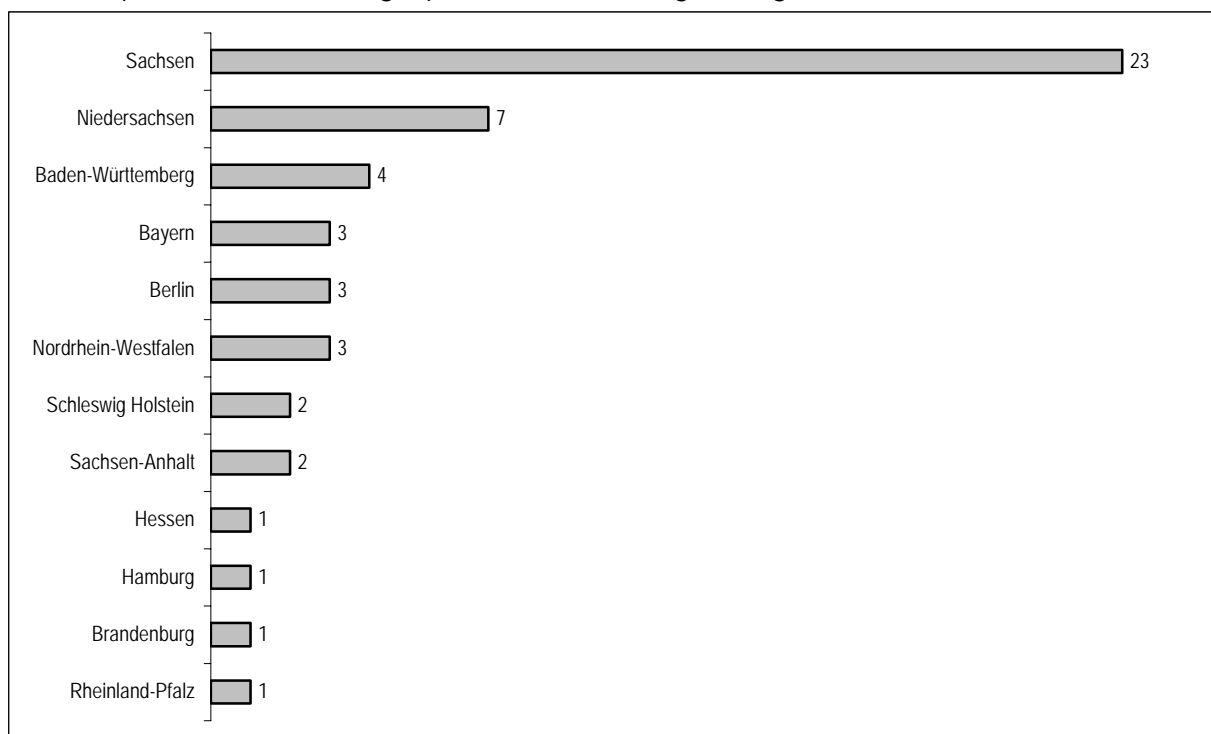
Die Gründe für den Wechsel von Fach- bzw. Hochschule lagen vor allem in falschen Vorstellungen/ Informationen über den Studiengang, der Änderung des Berufsziels, Schwierigkeiten bei der Bewältigung des Lehrstoffes und schlechter Betreuung durch die Lehrenden.

Abb. 3.5: Bedeutung verschiedener Gründe für den Wechsel von Studienfach bzw. Hochschule, Häufigkeit der Nennungen, die auf einer Skala „stark“ bzw. „sehr stark“ ankreuzten (Skala: 1 = sehr stark ... 5 = gar nicht) n = 32, Mehrfachnennungen möglich



20% der befragten Absolvent/innen bewarben sich neben der TU Dresden auch an anderen Universitäten oder Fachhochschulen um einen Studienplatz. Die Absolvent/innen bewarben sich dabei im gesamten Bundesgebiet, am häufigsten jedoch im Land Sachsen (vgl. Abb. 3.6). An einer (Fach-) Hochschule außerhalb des bundesdeutschen Gebietes bewarb sich dagegen keiner der Befragten.

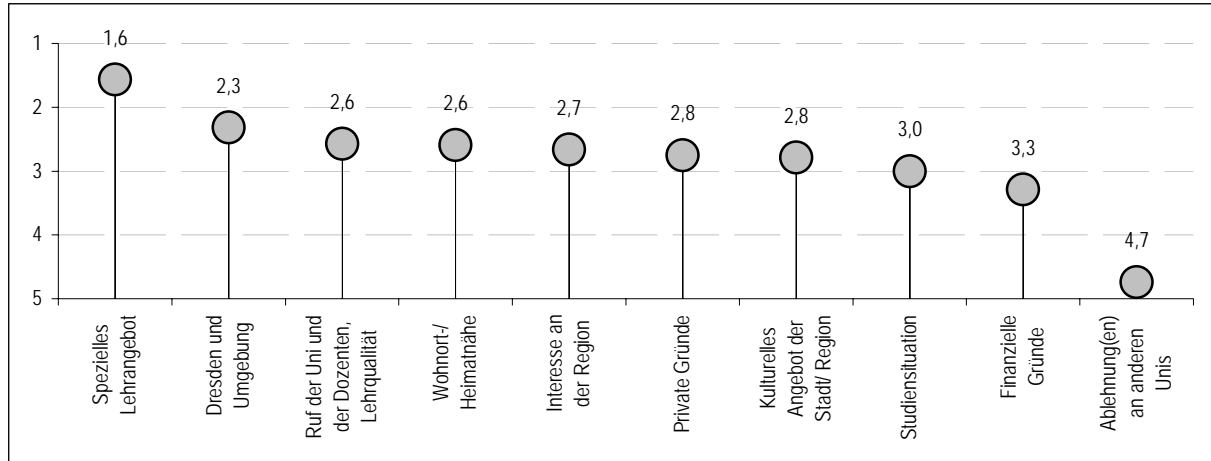
Abb. 3.6: Häufigkeit der genannten Standorte der Hochschulen, an denen sich die Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften auch beworben haben (Anzahl der Nennungen), Mehrfachnennungen möglich,  $n = 40$



Für die Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaften war das spezielle Lehrangebot der wichtigste Grund für die Aufnahme des Studiums an der TU Dresden. Daneben spielten auch Dresden und Umgebung, der Ruf der Universität und der Dozenten sowie die Wohnort- und Heimatnähe eine wichtige Rolle. Mit dieser Reihenfolge unterscheidet sich die Fakultät Verkehrswissenschaften von den anderen Fakultäten der TU Dresden. Die große Bedeutung des speziellen Lehrangebotes für die Studienentscheidung findet sich an kaum einer Fakultät, hier spielten die Aspekte die mit der Stadt Dresden bzw. der Region in Verbindung stehen die größte Rolle. Auch der Ruf der Uni und der Dozenten wird von den Verkehrswissenschaftler/innen vergleichsweise hoch eingeschätzt, ähnlich hohe Werte finden sich noch bei den Befragten der Fakultät Bauingenieurwesen.

Dies mag auch damit zusammenhängen, dass vor allem die Fakultäten Bauingenieurwesen und Verkehrswissenschaften als Ingenieurwissenschaften in Dresden eine sehr lange Tradition und die Lehrqualität einen guten Ruf haben.<sup>17</sup>

Abb. 3.7: Gründe für die Entscheidung für ein Studium an der TU Dresden, Mittelwerte (Skala: 1 = trifft voll und ganz zu ... 5 = trifft überhaupt nicht zu), n = 208



Werden die Gründe für die Wahl der TU Dresden als Studienstandort getrennt nach Studienfach betrachtet, fällt zunächst auf, dass den Absolvent/innen beider Studienfächer das spezielle Lehrangebot am wichtigsten war. Allerdings spielte dieser Aspekt, wie auch der Ruf der Uni und der Dozenten bzw. der Lehrqualität für die Verkehrsingenieur/innen eine noch größere Rolle. Dagegen sind unter den Verkehrswirtschaftler/innen die Anteile jener Absolvent/innen größer, die sich für das Studium an der TU Dresden aufgrund der Stadt und der Region, der Wohnort- und Heimatnähe und privater Gründe entschieden haben.

<sup>17</sup> 1949 wurde erstmals im deutschsprachigen Raum an der damaligen Technischen Hochschule Dresden eine Fakultät für Verkehrswissenschaften eingerichtet. Ihr oblag die ganzheitliche, systemwissenschaftliche Betrachtung des Transport- und Nachrichtenwesens. Dieser neuartige Ansatz wurde später an der 1952 gegründeten Hochschule für Verkehrswesen, die seit 1962 den Namen "Friedrich List" trug, erfolgreich weitergeführt. Die im Jahre 1992 gegründete Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ setzt diese Tradition weithin anerkannter verkehrswissenschaftlicher Forschung und Lehre an der Technischen Universität Dresden fort ([http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/profil](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/profil)).

Tab. 3.4: Gründe für die Entscheidung für ein Studium an der TU Dresden nach Studienfach, Anteile jener (in %), die auf einer Skala „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“ ankreuzten (Skala: 1 = sehr wichtig... 5 = unwichtig)

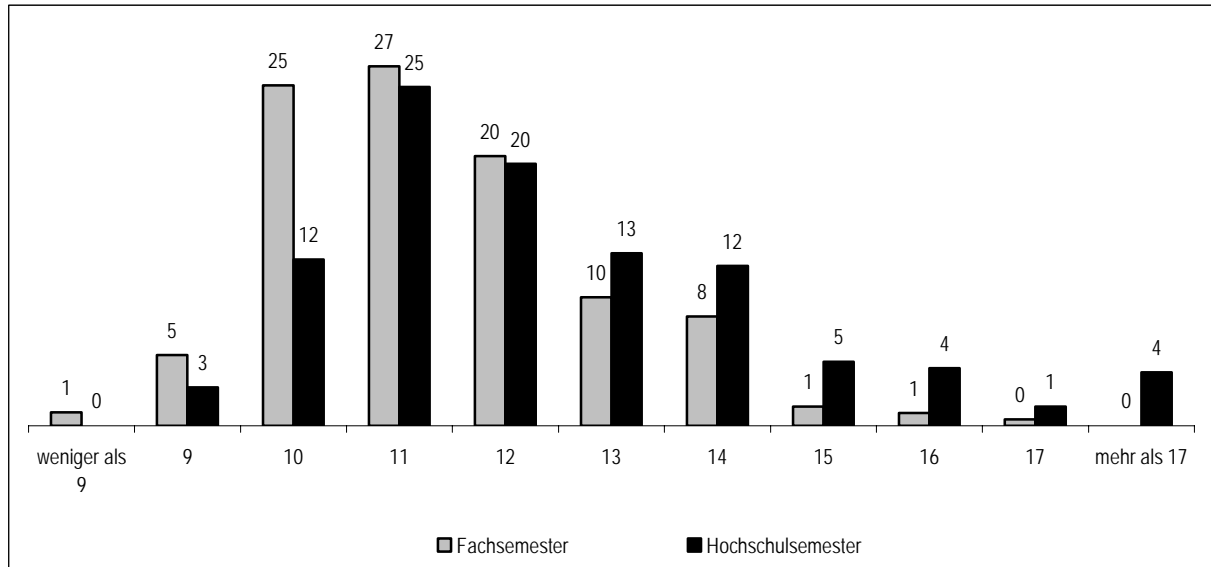
	Verkehrswirtschaft (n = 103)	Verkehrs- ingenieurwesen (n = 101)	Gesamt (n = 204)
Spezielles Lehrangebot	86	94	90
Dresden und Umgebung	72	61	67
Wohnort-/ Heimatnähe**	70	44	57
Ruf der Uni und der Dozenten, Lehrqualität**	45	68	56
Private Gründe**	67	40	54
Interesse an der Region	56	47	51
Kulturelles Angebot der Stadt/ Region	51	47	49
Studiensituation	33	43	38
Finanzielle Gründe	39	29	34
Ablehnung an anderen Universitäten	5	0	2

### 3.1.2 Verlauf des Studiums

An der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden werden die Diplomstudiengänge Verkehrswirtschaft und Verkehrsingenieurwesen angeboten. Darüber hinaus bietet die Fakultät zusammen mit der Fakultät Elektrotechnik und Informationstechnik sowie Maschinenbau den interdisziplinären Studiengang Mechatronik an. Auch werden an der Fakultät Verkehrswissenschaften Studierende bestimmter Studienrichtungen innerhalb der Studienfächer Maschinenbau, Bauingenieurwesen und Elektrotechnik betreut. Die im Rahmen der vorliegenden Absolventenstudie befragten Absolvent/innen verfügen alle über einen Diplomabschluss in den Studienfächern Verkehrswirtschaft oder Verkehrsingenieurwesen.

Die befragten Absolvent/innen waren im Mittel 13 Semester an einer Universität immatrikuliert, das Studium dauerte durchschnittlich elf Fachsemester.

Abb. 3.8: Verteilung der absolvierten Hochschul- bzw. Fachsemester (in %), n = 208



Innerhalb der Studienfächer zeigen sich diesbezüglich keine großen Unterschiede. Sowohl die Verkehrswirtschaftler/innen als auch die Verkehrsingenieur/innen waren im Mittel 13 Semester an einer Hochschule immatrikuliert, die Anzahl der Fachsemester liegt unter den Befragten beider Studienfächer bei durchschnittlich elf Semestern. Die Regelstudienzeit beträgt im Diplomstudiengang Verkehrswirtschaft neun und im Diplomstudiengang Verkehrsingenieurwesen zehn Semester. Die Absolvent/innen studierten also nur etwas länger als dies die Regelstudienzeit vorschreibt.

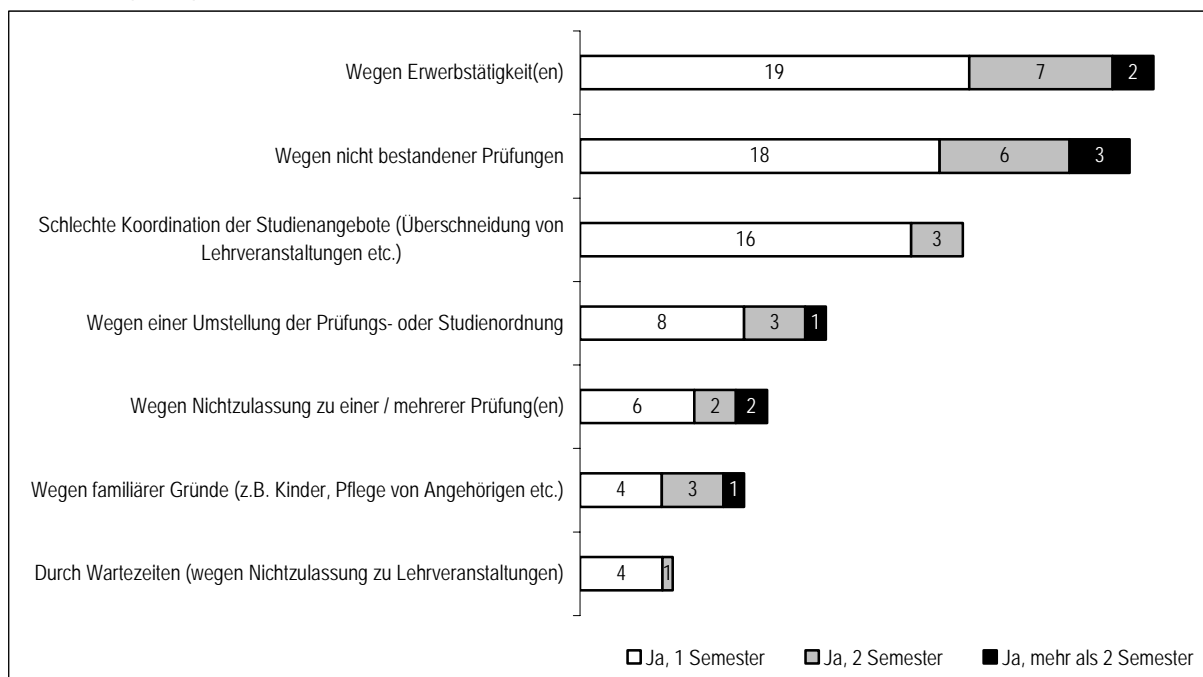
Tab. 3.5: Verteilung der absolvierten Fach bzw. Hochschulsemester nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 101)		Verkehrsingenieurwesen (n = 104)		Gesamt (n = 205)	
	FS	HS	FS	HS	FS	HS
Weniger als 9 Semester	1	0	2	0	1	0
9 Semester	11	6	0	0	5	3
10 Semester	25	8	27	17	26	13
11 Semester	23	23	31	28	27	25
12 Semester	18	20	22	19	20	19
13 Semester	12	18	8	9	10	13
14 Semester	9	13	8	12	8	12
15 Semester	1	4	2	6	1	5
16 Semester	0	4	1	4	0	4
17 Semester	1	0	0	3	0	1
Mehr als 17 Semester	0	6	0	3	0	4
Mittelwert	11	13	11	13	11	13

Verzögerungen im Studium entstanden am häufigsten durch Erwerbstätigkeit(en) (28%) bzw. nicht bestandene Prüfungen (27%). Organisatorische Regelungen führten dagegen etwas seltener zu Verzögerungen im Studienablauf. Möglicherweise

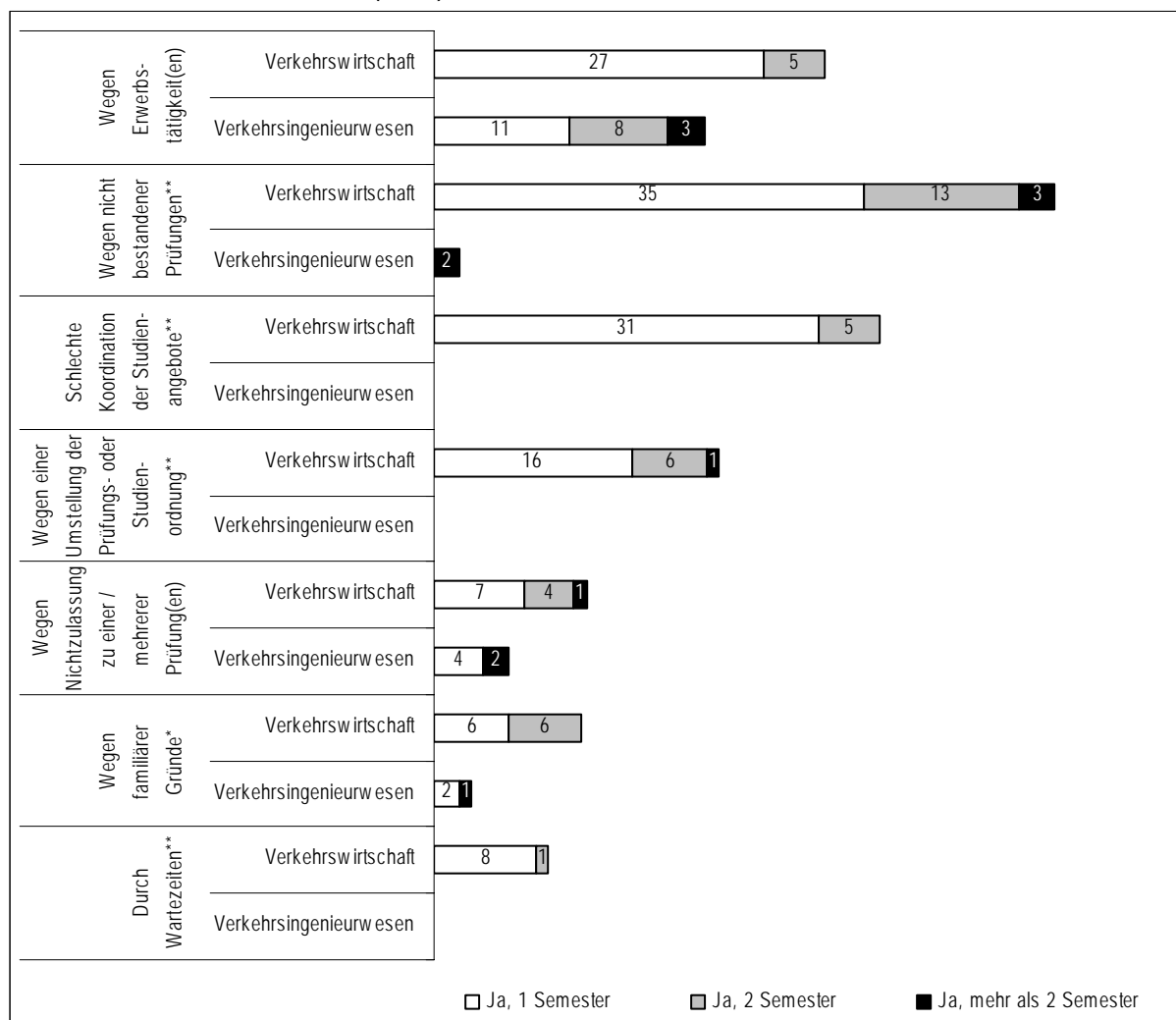
resultiert dies auch daraus, dass an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden im Gegensatz zu vielen anderen Studiengängen und Universitäten (noch) keine Umstellung auf die Bachelor- und Masterabschlüsse erfolgt ist, sondern dass weiterhin der Abschluss als Diplom-Verkehrswirtschaftler/in bzw. Diplom-Ingenieur/in besteht.

Abb. 3.9: „Gab es in Ihrem Studium aus einem der folgenden Gründe Verzögerungen?“ (in %, n = 200)



Die Befragten der Verkehrswirtschaft gaben dabei in allen Kategorien deutlich häufiger als die Verkehrsingenieur/innen an, ihnen seien Verzögerungen im Studium entstanden (vgl. Abb. 3.10). Der größte Anteil (51%) der Verkehrswissenschaftler/innen gab dabei an, dass eine Verlängerung des Studiums aus nicht bestandenen Prüfungen resultierte. Darüber hinaus führten bei den Verkehrswirtschaftler/innen vergleichsweise häufig auch die Koordination des Studien- bzw. Lehrangebotes sowie die Umstellung der Prüfungs- bzw. Studienordnung zu Verzögerungen im Studium. In diesem Zusammenhang spielen wahrscheinlich die Umstellung auf das Leistungspunktesystem im Jahr 2002 und die damit verbundenen Änderungen im Fach Verkehrswirtschaft eine wesentliche Rolle. Bei den Verkehrsingenieur/innen führten dagegen am häufigsten Erwerbstätigkeiten (neben dem Studium) zu Verzögerungen.

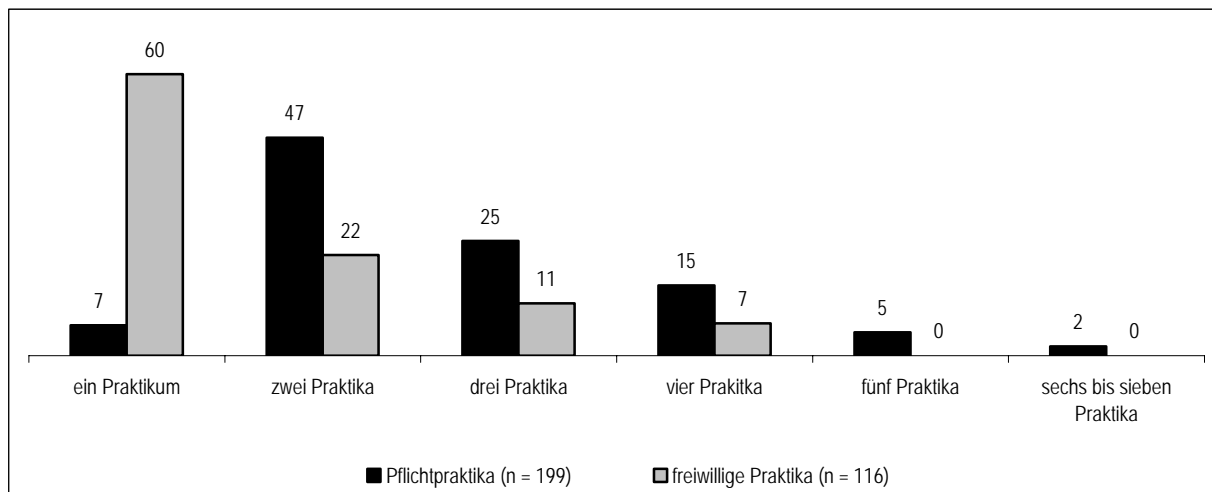
Abb. 3.10: „Gab es in Ihrem Studium aus einem der folgenden Gründe Verzögerungen?“ nach Studienfach (in %), n = 200



Für das Studienfach Verkehrswirtschaft ist in der Praktikumsordnung für das Grundstudium ein vierwöchiges Grundpraktikum sowie im Hauptstudium ein dreimonatiges Vertiefungspraktikum vorgeschrieben. Im Studienfach Verkehrsingenieurwesen ist im Grundstudium ein Grundpraktikum von 13 Wochen zu absolvieren, wobei acht Wochen auch vor dem Studienbeginn geleistet werden können. In einer Berufsausbildung erworbene Kenntnisse können ebenfalls anerkannt werden. Im Hauptstudium ist darüber hinaus ein Fachpraktikum mit einer Dauer von 23 Wochen vorgeschrieben. Insgesamt sind also für beide Studienfächer zwei Praktika vorgeschrieben, wobei die Dauer für die Verkehrswirtschaftler/innen bei etwa 16 Wochen und für die Verkehrsingenieur/innen bei 36 Wochen liegt. Infolge der Praktikumpflicht haben bis auf drei Befragte auch alle Absolvent/innen mindestens ein Pflichtpraktikum absolviert.



Abb. 3.11: Anzahl aller im Studium geleisteten Pflicht- und freiwilligen Praktika (in %)



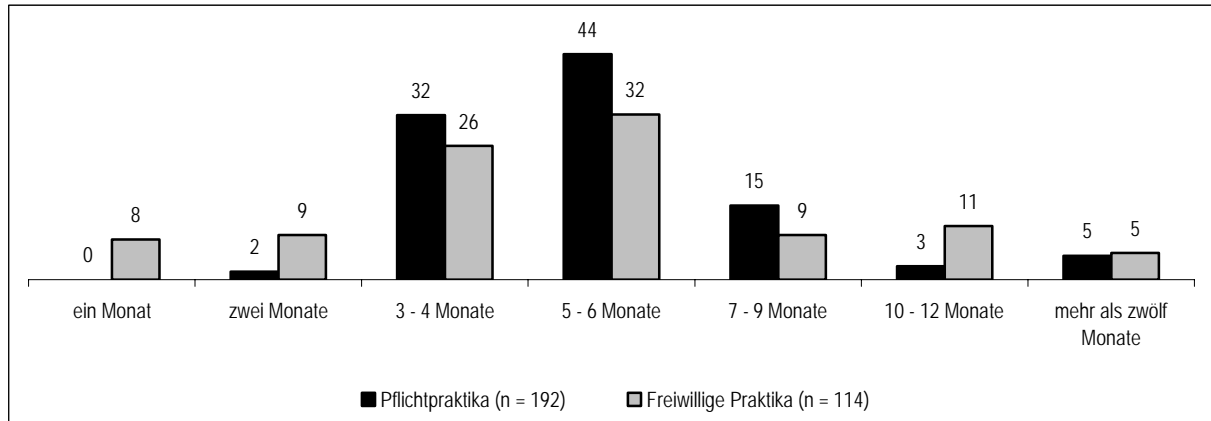
Im Durchschnitt leisteten die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft zwei und die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens im Laufe ihres Studiums drei Pflichtpraktika, der Unterschied ist signifikant. Darüber hinaus absolvierten 64% der Verkehrswirtschaftler/innen und 68% der Verkehrsingenieur/innen freiwillige Praktika. Die Anzahl der geleisteten freiwilligen Praktika liegt im Durchschnitt in beiden Gruppen bei zwei.

Tab. 3.6: Anzahl der im Studium geleisteten Pflicht- und freiwilligen Praktika nach Studienfach (in %)

	Pflichtpraktika			Freiwillige Praktika		
	Verkehrswirtschaft (n = 100)	Verkehrsingenieurwesen (n = 96)	Gesamt (n = 196)	Verkehrswirtschaft (n = 59)	Verkehrsingenieurwesen (n = 56)	Gesamt (n = 115)
ein Praktikum	9	4	7	59	63	61
zwei Praktika	65	26	46	26	18	22
drei Praktika	22	28	25	7	14	11
vier Praktika	4	27	15	9	5	7
fünf Praktika	0	10	5	0	0	0
sechs bis sieben Praktika	0	4	2	0	0	0

Die durchschnittliche Dauer, der von den Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaften geleisteten Pflicht- bzw. freiwilligen Praktika, liegt bei jeweils sechs Monaten.

Abb. 3.12: Dauer aller im Studium geleisteten Pflicht- und freiwilligen Praktika (in %)



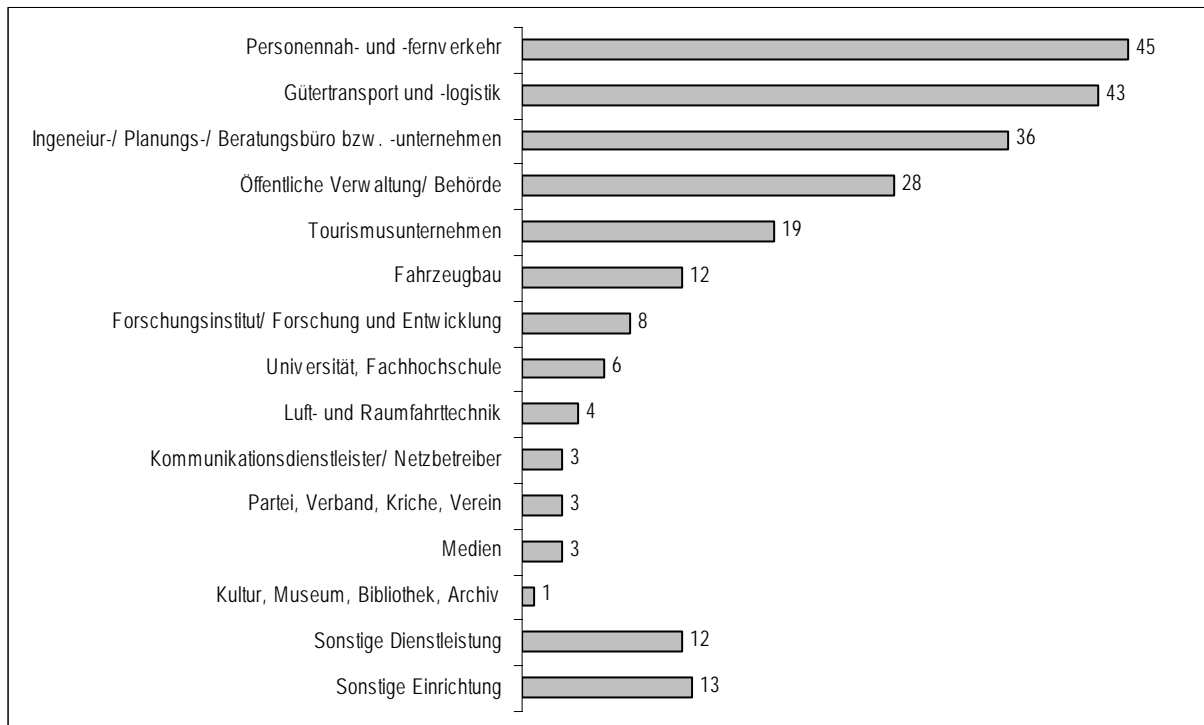
Dabei liegt die durchschnittliche Dauer der Pflichtpraktika bei den Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft bei fünf und bei den Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens bei sieben Monaten, der Unterschied ist signifikant. Dies entspricht dem jeweils in der Praktikumsordnung vorgeschrieben zeitlichen Umfang der Pflichtpraktika. Die durchschnittliche Dauer der freiwilligen Praktika liegt bei den Verkehrswirtschaftler/innen bei fünf und bei den Verkehrsingenieur/innen bei sechs Monaten, dieser Unterschied ist nicht signifikant.

Tab. 3.7: Dauer aller im Studium geleisteten Pflicht- und freiwilligen Praktika nach Studienfach (in %)

	Pflichtpraktika			Freiwillige Praktika		
	Verkehrswirtschaft (n = 96)	Verkehrsingenieurwesen (n = 93)	Gesamt (n = 189)	Verkehrswirtschaft (n = 57)	Verkehrsingenieurwesen (n = 55)	Gesamt (n = 112)
einen Monat	0	0	0	9	7	8
zwei Monate	2	0	1	12	5	9
3 - 4 Monate	45	20	33	25	30	27
5 - 6 Monate	33	56	44	32	33	32
7 - 9 Monate	17	12	14	11	7	9
10 - 12 Monate	3	2	3	9	11	10
mehr als 12 Monate	0	10	5	4	7	5

Die meisten Praktika fanden dabei im Bereich des Personennah- und -fernverkehrs (45%) sowie im Bereich Gütertransport und -logistik (43%) statt. Darüber hinaus absolvierten 36% der Befragten Praktika in einem Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüro bzw. -unternehmen und 28% in der Öffentlichen Verwaltung bzw. einer Behörde.

Abb. 3.13: Einrichtungen, an denen (mindestens) ein Praktikum absolviert wurde (in %), Mehrfachnennungen möglich, n = 212



Die separate Betrachtung hinsichtlich der Praktikumseinrichtungen lässt für die Studienfächer deutliche Unterschiede erkennen. So leisteten die Verkehrswirtschaftler/innen ihre Praktika am häufigsten im Bereich Gütertransport und -logistik, während die Verkehrsingenieur/innen ihre Praktika am häufigsten in Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüro bzw. -unternehmen sowie im Personennah- und -fernverkehr absolvierten. Darüber hinaus zeigen sich signifikante Unterschiede bei der Öffentlichen Verwaltung, im Bereich Forschung und Entwicklung sowie der Universität/ Fachhochschule als Praktikumseinrichtung. In diesen drei genannten Einrichtungen gaben die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens signifikant häufiger an, ihr Praktikum absolviert zu haben. Dagegen entfielen unter den Befragten der Verkehrswirtschaft signifikant häufiger Nennungen auf Tourismusunternehmen.

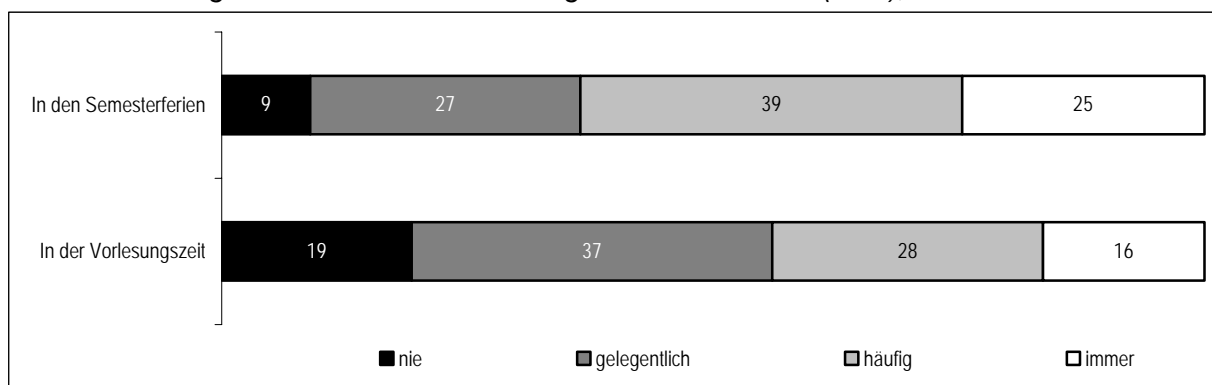
Tab. 3.8: Einrichtungen, an denen ein Praktikum absolviert wurde, nach Studienfach (in %), Mehrfachnennungen möglich

	Verkehrswirtschaft (n = 106)	Verkehrswingenieurwesen (n = 103)
Personennah- und -fernverkehr**	31	59
Gütertransport und -logistik	51	33
Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüro bzw. -unternehmen**	14	60
Öffentliche Verwaltung/ Behörde*	23	34
Tourismusunternehmen**	37	1
Fahrzeugbau	11	12
Forschungsinstitut/ Forschung und Entwicklung**	2	14
Universität, Fachhochschule*	3	10
Luft- und Raumfahrttechnik	2	7
Kommunikationsdienstleister/ Netzbetreiber	5	2
Partei, Verband, Kirche, Verein	3	4
Medien	5	1
Kultur, Museum, Bibliothek, Archiv	2	0
Bildungseinrichtung	1	0
Sonstige Dienstleistung	14	11
Sonstige Einrichtung	15	11

Neben verschiedenen Praktika gingen während der Vorlesungszeit 81% und während der Semesterferien 91% der befragten Absolvent/innen parallel zum Studium einer Nebenerwerbstätigkeit nach. Der Großteil der Befragten war dabei während der Semesterferien „häufig“ (39%) und während der Vorlesungszeit „gelegentlich“ (37%) arbeiten. Der Anteil derjenigen, die angaben immer gearbeitet zu haben, liegt in den Semesterferien bei 25% und in der Vorlesungszeit bei 16%. Werden beide möglichen Zeiträume in Zusammenhang gebracht, so zeigt sich eine starke Übereinstimmung. Das heißt, die Befragten, die häufig oder immer in den Semesterferien arbeiteten, waren mit hoher Wahrscheinlichkeit auch während der Vorlesungszeit häufig oder immer nebenerwerbstätig ( $R = 0,59^{**}$ )<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Es wurde der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman berechnet. R bezeichnet dabei den Korrelationskoeffizienten für nichtparametrische Korrelationen „Spearman – Rho“. Der Korrelationskoeffizient für parametrische Korrelationen von Pearson wird mit r gekennzeichnet. Auf einer Skala von 0 bis 1 wird die Stärke des Zusammenhangs aufgezeigt. Bei einem Wert von 0 liegt kein Zusammenhang vor, bei einem Wert von 1 eine perfekte Übereinstimmung. Im Folgenden werden nur Korrelationskoeffizienten ab einer mittleren Zusammenhangsstärke von 0,35 im Text ausgewiesen.

Abb. 3.14: Häufigkeit von Nebenerwerbstätigkeiten im Studium (in %), n = 209



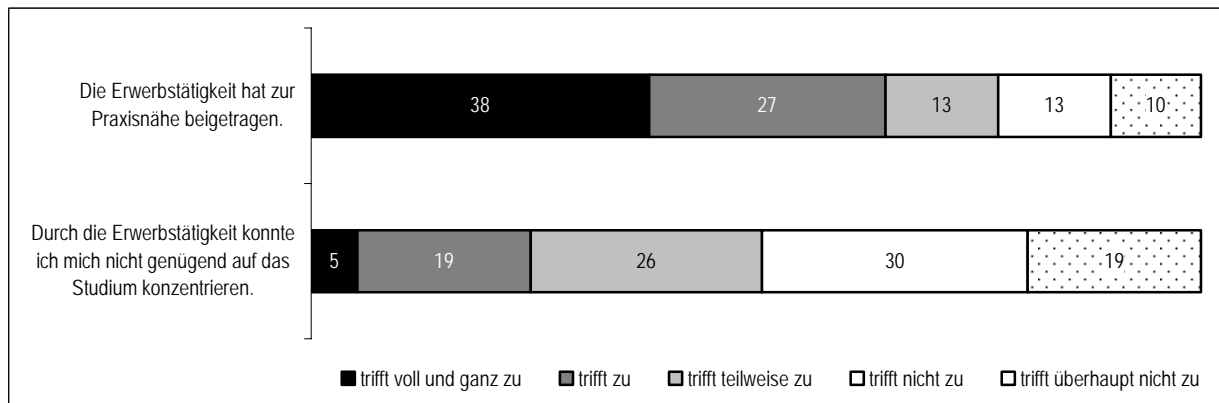
Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich hinsichtlich der Nebenerwerbstätigkeiten im Studium signifikante Unterschiede. So liegt der Anteil derjenigen, die während der Semesterferien häufig oder immer nebenerwerbstätig waren, unter den Verkehrswirtschaftler/innen bei 73% und unter den Verkehrsingenieur/innen bei 55%. Auch für die Vorlesungszeit gaben die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft mit 54% öfter als die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens (35%) an, häufig oder immer nebenerwerbstätig gewesen zu sein. Dabei finden sich keine Zusammenhänge zwischen der Häufigkeit der Nebenerwerbstätigkeit und der sozialen Herkunftsgruppe (vgl. Kap. 2.1) der Absolvent/innen.

Tab. 3.9: Häufigkeiten von Nebenerwerbstätigkeiten im Studium nach Studienfach (in %)

		Verkehrswirtschaft (n = 103)	Verkehrs- ingenieurwesen (n = 103)	Gesamt (n = 206)
In den Semesterferien**	nie	4	13	9
	gelegentlich	23	32	27
	häufig	44	35	39
	immer	29	20	25
In der Vorlesungszeit**	nie	16	22	19
	gelegentlich	30	44	37
	häufig	33	23	28
	immer	21	12	16

Knapp zwei Drittel (65%) der Absolvent/innen, die in der Vorlesungszeit bzw. den Semesterferien häufig oder immer erwerbstätig waren, gaben an, dass die Erwerbstätigkeit zur Praxisnähe des Studiums beitrug. Allerdings gab auch ein Viertel (24%) der Befragten an, dass sie sich durch die Erwerbstätigkeit nicht genügend auf das Studium konzentrieren konnten. Dabei zeigen sich schwache Zusammenhänge zwischen der Nebenerwerbstätigkeit während der Vorlesungszeit und der Hochschul- bzw. Fachsemester. Die Absolvent/innen, die während der Vorlesungszeit häufig oder immer nebenerwerbstätig waren, studierten im Mittel ein Semester länger als diejenigen, die gar nicht oder nur gelegentlich erwerbstätig waren.

Abb. 3.15: Einschätzung der Auswirkungen der Nebentätigkeit auf das Studium (in %),  
n = 78



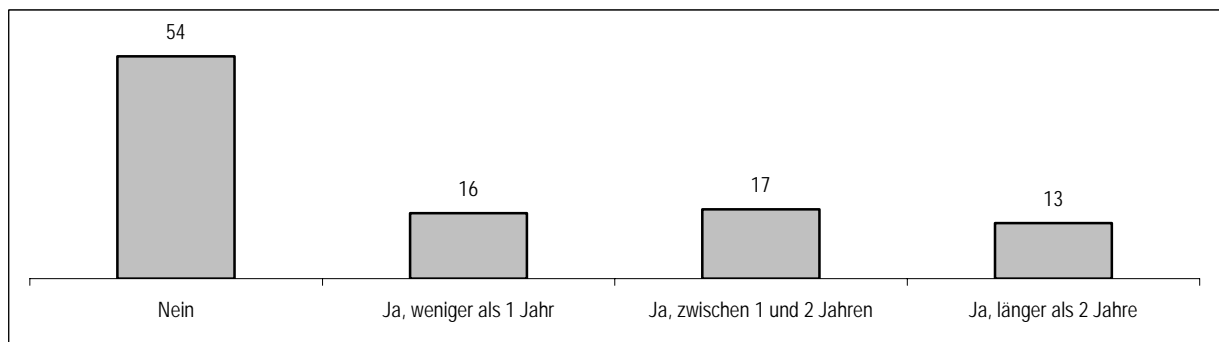
Bezüglich dieser Einschätzung der Nebenerwerbstätigkeiten zeigen sich zwischen den Studienfächern keine signifikanten Unterschiede, wobei die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens noch häufiger angaben, dass die Erwerbstätigkeit zur Praxisnähe des Studiums beigetragen hat.

Tab. 3.10: Einschätzung der Auswirkungen der Nebenerwerbstätigkeit auf das Studium nach Studienfach, Summe der Häufigkeiten der Nennungen „trifft voll und ganz zu“ und „trifft zu“ (Skala: 1 = trifft voll und ganz zu... 5 = trifft überhaupt nicht zu), (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 48)	Verkehrsingenieurwesen (n = 30)	Gesamt (n = 78)
Die Erwerbstätigkeit hat zur Praxisnähe beigetragen.	58	73	64
Durch die Erwerbstätigkeit konnte ich mich nicht genügend auf das Studium konzentrieren.	23	28	25

Knapp die Hälfte der Befragten war während des Studiums als studentische Hilfskraft (SHK) beschäftigt. 17% der hier befragten Dresdner Absolvent/innen gingen dieser Tätigkeit zwischen ein und zwei Jahren nach und 13% immerhin länger als zwei Jahre. Zusammenhänge zwischen der Studiendauer und der Tätigkeit als SHK finden sich allerdings nicht.

Abb. 3.16: Dauer der Beschäftigung als Studentische Hilfskraft (SHK), (in %), n = 208



Innerhalb der Studienfächer zeigen sich wieder einige Unterschiede in den Verteilungen. Dabei waren die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens mit 55% signifikant häufiger während ihres Studiums als SHK beschäftigt als die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft mit 38%. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt der Fachrichtung Wirtschaftswissenschaften waren die Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen allerdings sogar etwas häufiger als studentische Hilfskraft tätig. Unter den bundesweit befragten Absolvent/innen der Fachrichtung Maschinenbau/ Verfahrenstechnik liegt der Anteil der als SHK beschäftigten bei 75%. Damit liegen die Dresdner Verkehrsingenieur/innen mit einem entsprechenden Anteil von 55% deutlich darunter (Briedis/ Minks 2004: 14).

Tab. 3.11: Dauer der Beschäftigung als Studentische Hilfskraft (SHK) nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 106)	Verkehrsingenieurwesen (n = 100)	Gesamt (n = 206)	Wirtschaftswissenschaften bundesweit HIS 2001	Maschinenbau, Verfahrenstechnik HIS 2001
Keine Beschäftigung	62	45	54	69	25
weniger als 1 Jahr	14	18	16	31	75
zwischen 1 und 2 Jahren	14	20	17		
länger als 2 Jahre	9	17	13		

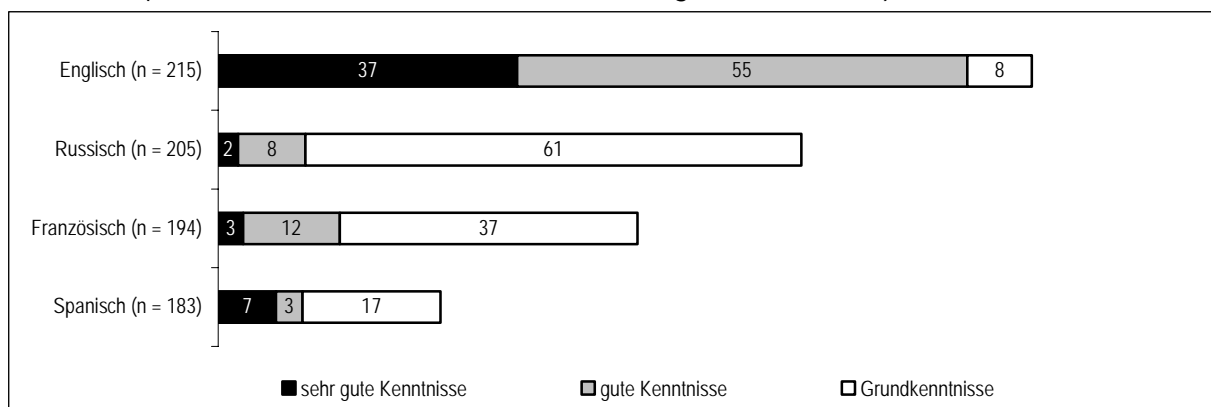
Etwa ein Drittel (35%) der Absolvent/innen verweilte während des Studiums aus studienbezogenen Gründen im Ausland, hier zeigen sich keine Unterschiede zwischen den Studienfächern. Auch die durchschnittliche Dauer des bzw. der Auslandsaufenthalte(s) unterscheidet sich nicht zwischen den Studienfächern und liegt bei neun Monaten. Da im Fragebogen zwar die Dauer, allerdings nicht die Anzahl der Auslandsaufenthalte erfragt wurde, konnten die Absolvent/innen bei der Frage nach dem Zweck des Auslandsaufenthaltes mehrere Antwortkategorien markieren. Dabei war für die Befragten beider Studienfächer der wichtigste Grund für den Auslandsaufenthalt das Absolvieren eines Auslandssemesters. Darüber hinaus nutzten die Verkehrswissenschaftler/innen den Auslandsaufenthalt deutlich häufiger auch für Praktika und Sprachkurse. Dagegen markierten die Verkehrsingenieur/innen öfter die Kategorie „Sonstiges“. In dieser wurden vor allem das Anfertigen der Diplomarbeit und von Seminararbeiten genannt.

Tab. 3.12: Dauer (Mittelwert) und Gründe (Mehrfachnennungen möglich) für einen studienbezogenen Auslandsaufenthalt nach Studienfach (in %) <sup>19</sup>

	Verkehrswirtschaft	Verkehrs- ingenieurwesen	Gesamt
Auslandsaufenthalt ja	36	34	35
Dauer des Auslandsaufenthaltes in Monaten	9	9	9
Gründe für den Auslandsaufenthalt:			
Auslandssemester	67	71	69
Praktikum	58	38	49
Sprachkurs	31	21	26
Sonstiges	11	32	21

Zum Zeitpunkt des Studienabschlusses verfügten alle Befragten über Englischkenntnisse, darunter 37% über „sehr gute“ Kenntnisse. Häufig wurden auch Russischkenntnisse angegeben, wobei sich ein schwacher Zusammenhang mit dem Geburtsjahr der Befragten zeigt. Dies ist insofern plausibel, als dass Russisch zu DDR - Zeiten zum Lehrplan gehörte und die älteren Befragten entsprechend über bessere bzw. häufiger über Kenntnisse der russischen Sprachen verfügen. Französischkenntnisse hatte zum Abschluss des Studiums etwa die Hälfte (52%) der Absolvent/innen und Kenntnisse von der spanischen Sprache hatten 27% der Befragten.

Abb. 3.17: Sprachkenntnisse der Absolvent/innen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses (Skala: 2 = Grundkenntnisse ... 4 = sehr gute Kenntnisse), in %



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass die Verkehrswirtschaftler/innen signifikant häufiger über „(sehr) gute“ Kenntnisse der französischen und spanischen Sprache verfügen.

<sup>19</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

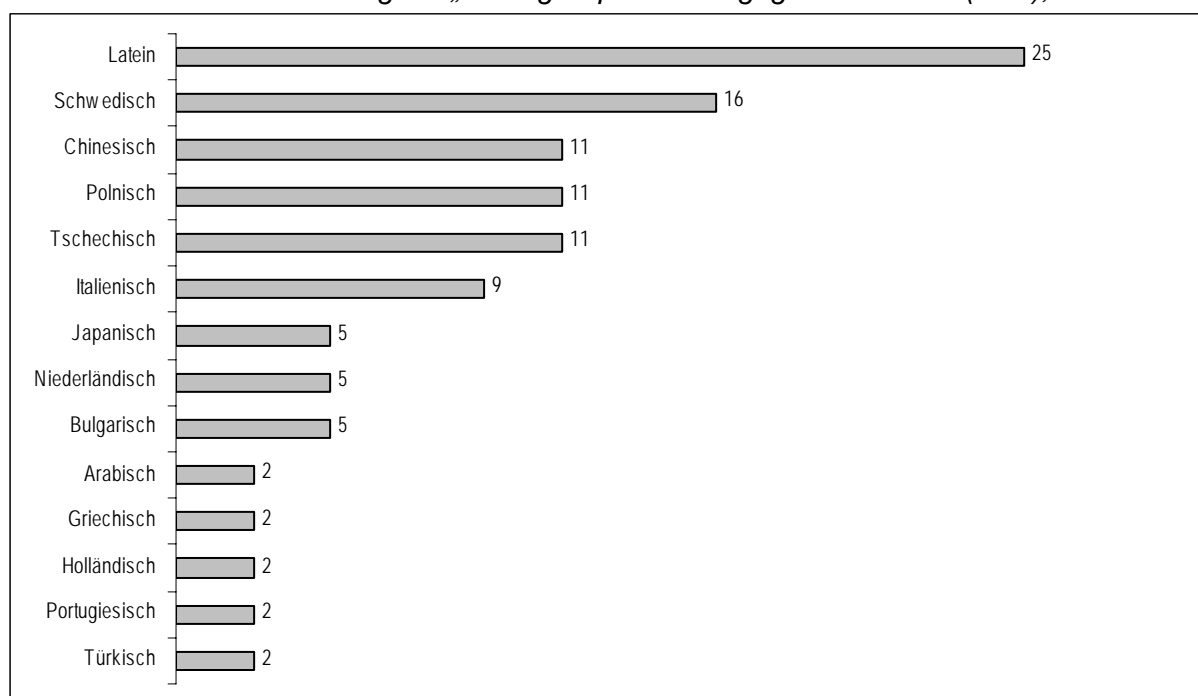


Tab. 3.13: Sprachkenntnisse der Absolvent/innen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses nach Studienfach, Summe der Häufigkeiten der Nennungen „sehr gut“ und „gut“ (Skala: 1 = keine Kenntnisse ... 4 = sehr gute Kenntnisse), (in %) <sup>20</sup>

	Verkehrswirtschaft	Verkehringenieurwesen	Gesamt
Englisch	93	90	92
Russisch	11	10	10
Französisch**	18	12	15
Spanisch**	16	5	11

Darüber hinaus markierten insgesamt 44 Absolvent/innen die Antwortkategorie „sonstige Sprache“, am häufigsten wurde Latein genannt (n = 11). Die Anzahl der Nennungen aller unter dieser Kategorie angegebenen Sprachen sind der folgenden Abbildung zu entnehmen.

Abb. 3.18: Sprachkenntnisse der Absolvent/innen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses, die unter der Kategorie „sonstige Sprache“ angegeben wurden (in %), n = 44

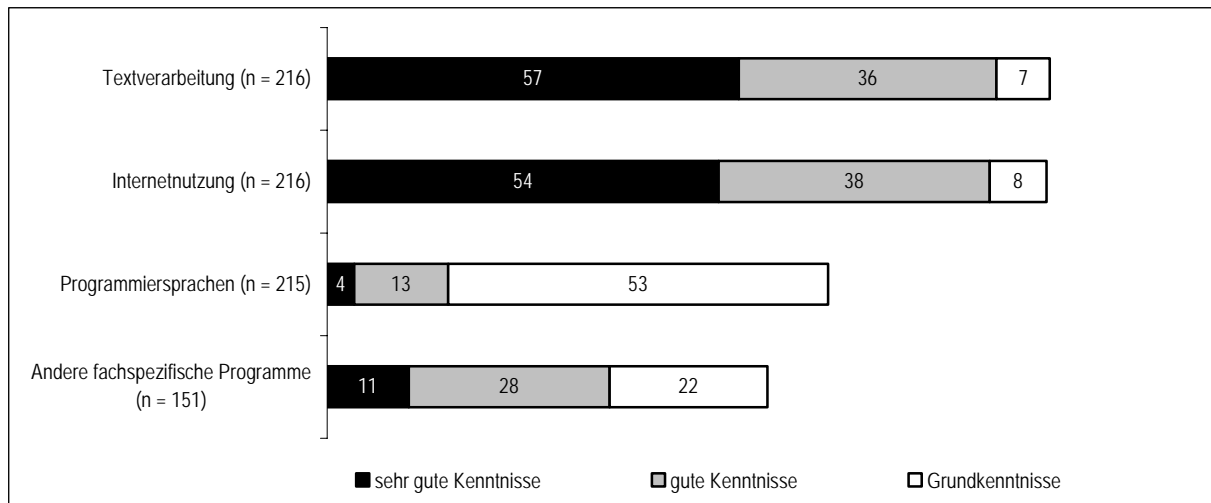


Computerkenntnisse stehen immer in einem engen Zusammenhang zu den in den jeweiligen Tätigkeitsfeldern genutzten Anwendungen. 93% der Absolvent/innen hatten bei Studienabschluss (sehr) gute Kenntnisse der Textverarbeitung und 92% der Internetnutzung. Darüber hinaus verfügten 70% der Absolvent/innen über Kenntnisse von Programmiersprachen und 31% anderer, fachspezifischer Programme. In dieser Kategorie wurden am häufigsten die Programme CAD (n = 16), Programme zur Verkehrsmodellierung (z. B. VISUM: n = 11), SAP (n = 9)

<sup>20</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Statistikprogramme (z. B. SPSS: n = 7) und Programme zur Fahrplankonstruktion (z. B. FBS: n = 4) genannt.

Abb. 3.19: EDV-Kenntnisse der Absolvent/innen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses (Skala: 2 = Grundkenntnisse ... 4 = sehr gute Kenntnisse), in %



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass der Anteil an Befragten mit (sehr) guten Kenntnissen von Programmiersprachen sowie anderen fachspezifischen Programmen unter den Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens signifikant größer ist.

Tab. 3.14: EDV-Kenntnisse der Absolvent/innen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses nach Studienfach, Summe der Häufigkeiten der Nennungen „sehr gut“ und „gut“ (Skala: 1 = keine Kenntnisse ... 4 = sehr gute Kenntnisse), (in %) <sup>21</sup>

	Verkehrswirtschaft	Verkehrsingenieurwesen	Gesamt
Textverarbeitung	91	94	92
Internetnutzung	92	92	92
Programmiersprachen**	3	31	17
Andere fachspezifische Programme**	31	48	39

Die überwiegende Mehrheit (73%) der Befragten hat das Studium mit „gut“ abgeschlossen, 15% der Absolvent/innen mit „sehr gut“. Der Mittelwert liegt bei 2,0.

Die Noten der Zwischen- und Abschlussprüfung stehen dabei in einem relativ starken Zusammenhang ( $R = 0,62^{**}$ ). Darüber hinaus stehen die Abschluss- und Zwischenprüfungsnoten auch in einem signifikanten Zusammenhang mit der Abiturnote, wobei dieser jedoch schwächer ist, als derjenige zwischen Abschluss- und Zwischenprüfungsnote ( $0,46^{**} \leq R \leq 0,48^{**}$ ).

<sup>21</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich hinsichtlich der Abschluss- und Zwischenprüfungsnoten wieder signifikante Unterschiede. Dabei ist der Anteil an Absolvent/innen, die ihr Studium mit „sehr gut“ abgeschlossen haben, unter den Verkehrsingenieur/innen mit 24% viermal so hoch wie unter den Verkehrswirtschaftler/innen (6%). Die Zahl derjenigen, die ihr Studium mit „befriedigend“ abschlossen, ist unter den Verkehrswirtschaftler/innen höher als unter den Verkehrsingenieur/innen. Entsprechend liegt der Durchschnitt unter den Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens mit 1,9 signifikant über dem der Verkehrswirtschaftler/innen. Diese Unterschiede zwischen den Studienfächern zeigen sich auch in den Ergebnissen der Vordiplomsprüfung.

Tab. 3.15: Noten der Zwischen- bzw. Abschlussprüfung (ZP / AP) nach Studiengang (in %) und Durchschnittsnoten

	Verkehrswirtschaft		Verkehrsingenieurwesen		Gesamt	
	ZP (n = 93)	AP (n = 103)	ZP (n = 81)	AP (n = 98)	ZP (n = 176)	AP (n = 204)
Sehr gut	0	6	6	24	3	15
Gut	14	78	44	66	28	73
Befriedigend	71	17	49	9	61	13
Ausreichend	15	0	0	0	8	0
Durchschnitt	3,2	2,2	2,5	1,9	2,8	2,0

### 3.1.3 Beurteilung des Studiums

Im Teil C des Fragebogens wurden die Absolvent/innen zunächst gebeten, anhand verschiedener Aspekte die Studienbedingungen in ihrem (Haupt-) Fach sowie die Rahmenbedingungen des Studiums allgemein einzuschätzen. Dazu war eine Skala von 1 („sehr gut“) bis 5 („sehr schlecht“) vorgegeben. In der folgenden Tabelle sind die summierten Anteile der Skalenwerte „sehr gut“ und „gut“ dargestellt. Am positivsten beurteilten die Befragten demnach die fachliche Kompetenz der Lehrenden (85%) sowie Organisation und Ablauf von Prüfungen (80%). Jeweils etwa 70% der Absolvent/innen bewerten darüber hinaus die ausreichende Anzahl von Plätzen in Lehrveranstaltungen, die Abstimmung des Lehrangebotes hinsichtlich der Prüfungsanforderungen, die fachlichen Spezialisierungs- und Vertiefungsmöglichkeiten, die Übereinstimmung von Lehr- und Prüfungsformat sowie die Verfügbarkeit von Zeit für das Selbststudium als (sehr) gut. Kritischer sahen die Befragten den Praxisbezug der Lehre, die inhaltliche Abstimmung zwischen den einzelnen Lehrveranstaltungen, die Chance zur Teilnahme an Forschungsprojekten sowie den Zugang zu bzw. die Vermittlung von Praktika.

Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich dabei in 21 der 24 Bewertungen signifikante Unterschiede. Dabei bewerteten die Verkehrsingenieur/innen jedes dieser 21 Items signifikant höher. Am deutlichsten unterscheiden sich die Bewertungen hinsichtlich der fachlichen Beratung und Betreuung durch die

Lehrenden, der Beziehungen zwischen Studierenden und Lehrenden, der zeitlichen Koordination des Lehrangebotes, dem Praxisbezug der Lehre sowie dem Zugang zu bzw. der Vermittlung von Praktika.

Auch im bundesweiten Vergleich beurteilten die Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen, bis auf die fachlichen Spezialisierungs- und Vertiefungsmöglichkeiten, alle vergleichbaren Aspekte kritischer. Die Dresdner Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens schätzten dagegen im Vergleich zu den bundesweit befragten Absolvent/innen der Fachrichtung Maschinenbau/ Verfahrenstechnik drei von vier Aspekten besser ein.

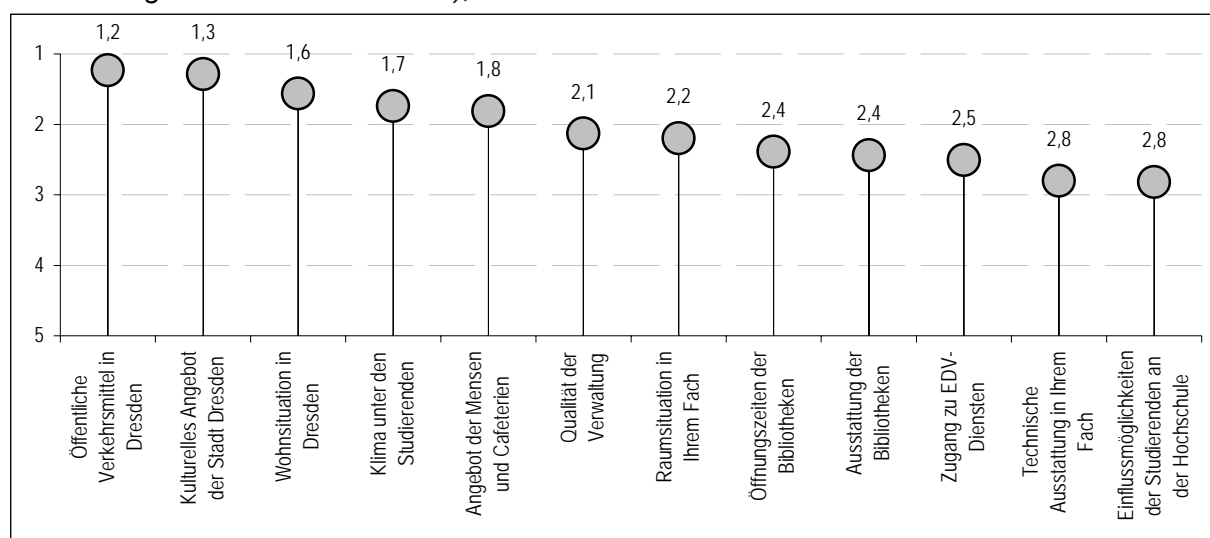
Tab. 3.16: Bewertung der Studienbedingungen im Hauptfach nach Studiengang, Summe der Häufigkeit der Nennungen „sehr gut“ und „gut“ (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 104)	Verkehrsingenieurwesen (n = 105)	Gesamt (n = 209)	Wi-Wi bundesweit (HIS 2001)	Ma- schinen- bau/ VT (HIS 2001)
Fachliche Kompetenz der Lehrenden**	77	92	85		
Organisation/ Ablauf von Prüfungen	71	88	80		
Ausreichende Anzahl von Plätzen in Lehrveranstaltungen**	43	98	70		
Abstimmung des Lehrangebots hinsichtlich Prüfungsanforderungen**	55	86	70		
Fachliche Spezialisierungs- und Vertiefungsmöglichkeiten*	59	79	69	53	83
Übereinstimmung von Lehr- und Prüfungsformat**	48	90	69		
Verfügbarkeit von Zeit für das Selbststudium**	56	81	68		
Aufbau und Struktur Ihres Studiengangs*	51	74	63	58	64
Breite des Lehrangebotes**	51	77	64		
Transparenz der Prüfungsanforderungen**	43	81	62		
Prüfungsvorbereitung durch Lehrveranstaltungen**	46	77	62		
Fachliche Beratung und Betreuung durch die Lehrenden**	36	83	60	48	55
Beziehungen zwischen Studierenden und Lehrenden**	37	81	59		
Zeitliche Koordination des Lehrangebotes**	32	83	58	42	56
Bereitstellung von Lehr- und Arbeitsmaterialien*	33	46	40		
Didaktische Kompetenz der Lehrenden*	29	48	38		
Einsatz moderner Lehr- und Prüfungsformen (z.B. E-Learning)	24	51	37		
Erkennbarkeit von Lehr- und Lernzielen in den Fachdisziplinen**	24	51	37		
Forschungsbezug der Lehre*	22	42	32		
Interdisziplinäre Wissensvermittlung*	23	40	32		
Praxisbezug der Lehre**	12	46	29		
Inhaltliche Abstimmung zwischen den einzelnen Lehrveranstaltungen**	16	33	25		
Chance zur Teilnahme an Forschungsprojekten	14	29	21		
Zugang zu / Vermittlung von Praktika**	6	24	15		
Durchschnittlicher Anteil der positiven Wertungen über alle Aspekte	38	66	52	50	62

Für die Beurteilung der Rahmenbedingungen des Studiums an der TU Dresden wurde den Absolvent/innen ebenfalls die oben beschriebene Skala von 1 („sehr gut“) bis 5 („sehr schlecht“) vorgegeben, woraus arithmetische Mittel für die Auswertung gebildet wurden.

Die öffentlichen Verkehrsmittel (1,2) und das kulturelle Angebot (1,3) der Stadt Dresden wurden von den Befragten sehr positiv bewertet. Eher mittlere Noten erteilten die Absolvent/innen lediglich der technische Ausstattung im Fach (2,8) sowie den Einflussmöglichkeiten der Studierenden an der Hochschule (2,8). Alle anderen Aspekte der Rahmenbedingungen schätzen die Befragten mit „gut“ ein.

Abb. 3.20: Bewertung der Rahmenbedingungen des Studiums, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut ... 5 = sehr schlecht), n = 212



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich in vier der 12 Items wieder signifikante Unterschiede. Und auch hier bewerteten die Verkehrsingenieur/innen alle Punkte, in denen sich signifikante Unterschiede zeigen, höher als die Verkehrswirtschaftler/innen. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass es sich bei allen diesen Items (Klima unter den Studierenden, Qualität der Verwaltung, Raumsituation bzw. technische Ausstattung im Fach) um Aspekte handelt, die vor allem die Studienbedingungen im Hauptfach beschreiben und kaum mit den Rahmenbedingungen (d.h. mit dem Leben in der Stadt Dresden bzw. der Region) zu tun haben.

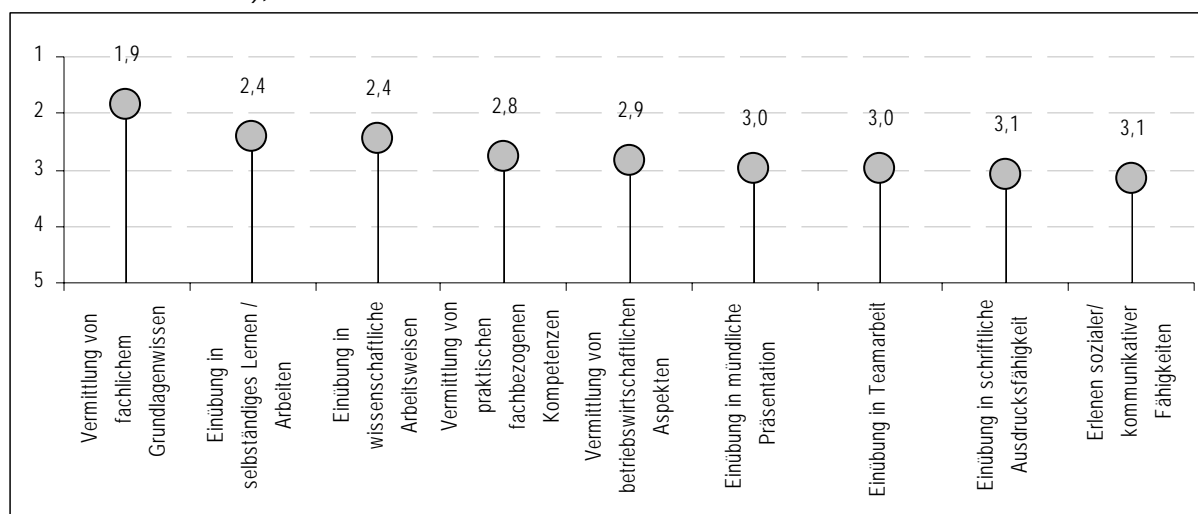
Im bundesweiten Vergleich lässt sich eindeutig nur der Zugang zu EDV-Diensten, wie Internet und Datenbanken, untersuchen (Briedis/ Minks 2004: 21). Der Anteil der positiven Bewertungen der Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen bzw. -ingenieur/innen liegen hier mit jeweils 53% deutlich unter den bundesweiten Angaben der Vergleichsfachrichtungen von 79% bzw. 80%.

Tab. 3.17: Bewertung der Rahmenbedingungen des Studiums nach Studienfach, Summe der Häufigkeit der Nennungen „sehr gut“ und „gut“ (Skala: 1 = sehr gut ... 5 = sehr schlecht), (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 105)	Verkehrswesen (n = 104)	Gesamt (n = 209)
Öffentliche Verkehrsmittel in Dresden	100	100	100
Kulturelles Angebot der Stadt Dresden	97	99	98
Wohnsituation in Dresden	95	91	93
Klima unter den Studierenden*	83	92	88
Angebot der Mensen und Cafeterien	93	79	86
Qualität der Verwaltung (Studiendekanat, Imma-Amt, Prüfungsamt)*	66	86	76
Raumsituation in Ihrem Fach**	44	90	67
Öffnungszeiten der Bibliotheken	66	52	59
Ausstattung der Bibliotheken	62	51	56
Zugang zu EDV-Diensten (Internet, E-Mail, Datenbanken)	53	53	53
Technische Ausstattung in Ihrem Fach**	22	49	36
Einflussmöglichkeiten der Studierenden an der Hochschule	22	39	30
Durchschnittlicher Anteil der positiven Bewertungen über alle Aspekte	67	73	70

Nach der Einschätzung der Studien- und Rahmenbedingungen wurden die Absolvent/innen schließlich auch um eine konkrete Beurteilung der Lehre in dem Fach gebeten, in dem sie ihren Studienabschluss erworben haben. Dabei wurden die Vermittlung von fachlichem Grundlagenwissen (1,9) am positivsten und die Einübung und selbständiges Lernen/ Arbeiten bzw. wissenschaftliche Arbeitsweisen als gut beurteilt. Alle anderen Aspekte wurden zurückhaltender bewertet, am kritischsten sahen die Befragten dabei die Einübung in die schriftliche Ausdrucksfähigkeit (3,1) sowie das Erlernen kommunikativer Fähigkeiten (3,1).

Abb. 3.21: Bewertung der Lehre im Hauptfach, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut ... 5 = sehr schlecht), n = 213



Über die Studienfächer zeigen sich wieder signifikante Unterschiede in der Bewertung der Lehre. Dabei bewerteten die Verkehrsingenieur/innen die Vermittlung von fachlichem Grundlagenwissen, von praktischen fachbezogenen Kompetenzen und die Einübung in Teamarbeit signifikant besser als die Verkehrswirtschaftler/innen. Die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft hingegen beurteilten, entsprechend des Studieninhaltes, die Vermittlung betriebswirtschaftlicher Aspekte positiver.

Bundesweit lassen sich die Einübung in wissenschaftliche Arbeitsweisen und in mündliche Präsentation vergleichen (vgl. Briedis/ Minks 2004: 19). Beide Bewertungen fallen dabei unter den Verkehrswirtschaftler/innen der TU Dresden im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ähnlich aus. Bei den Verkehrsingenieur/innen der TU Dresden fällt dagegen im Bundesvergleich der höhere Anteil an Absolvent/innen auf, die die Einübung in die mündliche Präsentation mit (sehr) gut bewerteten.

Tab. 3.18: Bewertung der Lehre im Hauptfach nach Studiengang, Summe der Häufigkeit der Nennungen „sehr gut“ und „gut“ (Skala: 1 = sehr gut ... 5 = sehr schlecht), (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 105)	Verkehrsingenieurwesen (n = 106)	Gesamt (n = 211)	Wi-Wi bundesweit (HIS 2001)	Maschinenbau/ VT (HIS 2001)
Vermittlung von fachlichem Grundlagenwissen**	83	95	89	-	-
Einübung in selbständiges Lernen / Arbeiten	61	59	60	-	-
Einübung in wissenschaftliche Arbeitsweisen	54	60	57	59	54
Vermittlung von betriebswirtschaftlichen Aspekten**	70	11	40	-	-
Vermittlung von praktischen fachbezogenen Kompetenzen**	19	58	39	-	-
Einübung in mündliche Präsentation	32	42	37	31	27
Einübung in schriftliche Ausdrucksfähigkeit	26	35	30	-	-
Einübung in Teamarbeit*	19	39	29	-	-
Erlernen sozialer/ kommunikativer Fähigkeiten	22	24	23	-	-
Durchschnittliche Anzahl der positiven Nennungen über alle Aspekte	43	47	45	-	-

Ergänzend zu den vorgegeben Dimensionen zur Einschätzung der Lehre enthält der Fragebogen eine offene Frage zu vermissten Studienangeboten. Hierzu machten 39% der Absolvent/innen Angaben, die Studienfächer unterscheiden sich in diesem Anteil nicht. Zur Auswertung der offenen Frage wurden die Antworten verschiedenen Kategorien zugeordnet, wodurch sich bestimmte Schwerpunkte herauskristallisieren. Insgesamt gibt es 78 Einträge wobei einige Antworten entsprechend ihres Inhaltes zwei Kategorien zugeordnet wurden. Am häufigsten (n = 16) hätten sich die Absolvent/innen spezielle Vertiefungen gewünscht, 13 nannten einen fehlenden

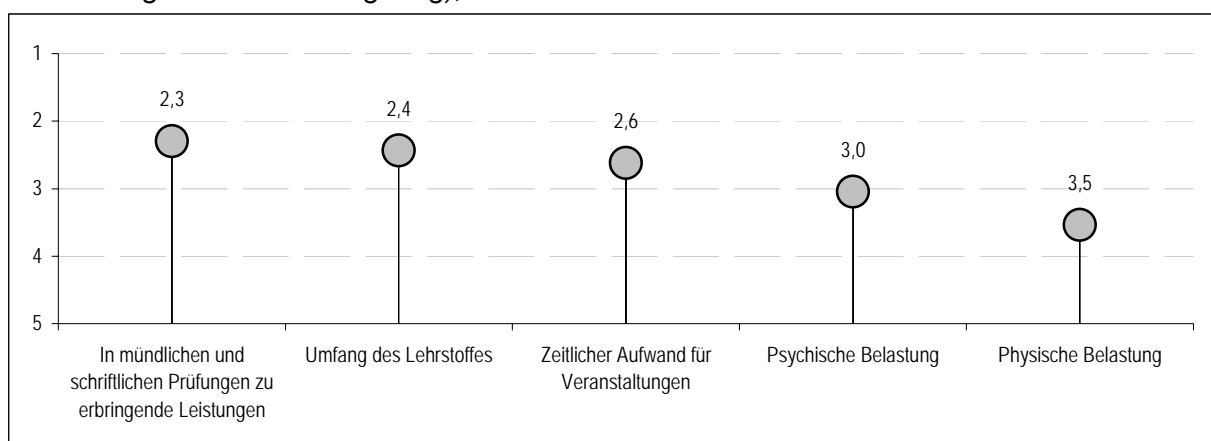
Praxisbezug und 10 weitere Befragte vermissten die EDV-Ausbildung bzw. ein ausreichendes Kursangebot.

Tab. 3.19: „Was haben Sie in ihrem Studium in Dresden an Studienangeboten vermisst?“ (Mehrfachnennungen möglich), Häufigkeit der Nennungen,  $n = 78$

Vermisstes Studienangebot	Anzahl
Spezielle Vertiefungen	16
Praxisbezug/ Aktualität	13
EDV – Ausbildung/ Programmierung/ Umgang mit spezifischer Software	10
(Betriebs-) Wirtschaftliche Kenntnisse	9
Einübung/ Schulung kommunikativer und soziale Kompetenzen, Rhetorik	9
Fächerübergreifendes Wissen/ Interdisziplinarität (z.B. Informatik/ Geografie)	8
Führungs-/ (Projekt-)Managementkompetenzen; Selbständigkeit	6
Studienorganisation/ Qualität der LV/ mehr Übungen, Exkursionen, Tutorien	5
Internationaler Bezug/ Lehrveranstaltungen in Englisch	4
Fremdsprachenausbildung	2
Rechtliche Kenntnisse	2
Informationen zu Arbeitsmarkt/ Arbeitsweise in Privatwirtschaft und öff. Verwaltung	2
Stärkung persönlicher/ individueller Fähigkeiten	2
Einübung wissenschaftliches Arbeiten	2
Rechercheschulung	1

Die Leistungsanforderungen im Studium beurteilten die Befragten als mittelmäßig. Allerdings wurden die Skalen in allen Aspekten ausgereizt, was bedeutet, dass sich einige Absolvent/innen während ihres Studiums durchaus mit sehr großen Belastungen konfrontiert sahen. Am höchsten wurden die Leistungsanforderungen hinsichtlich der in Prüfungen zu erbringenden Leistungen bewertet. Als wenig drückend wurde dagegen die physische Belastung durch das Studium eingeschätzt.

Abb. 3.22: Beurteilung der Leistungsanforderungen im Studium, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr groß ... 5 = sehr gering),  $n = 213$



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft alle erhobenen Belastungsaspekte der Leistungsanforderungen größer bewerteten, also das Studium insgesamt belastender empfanden, als die



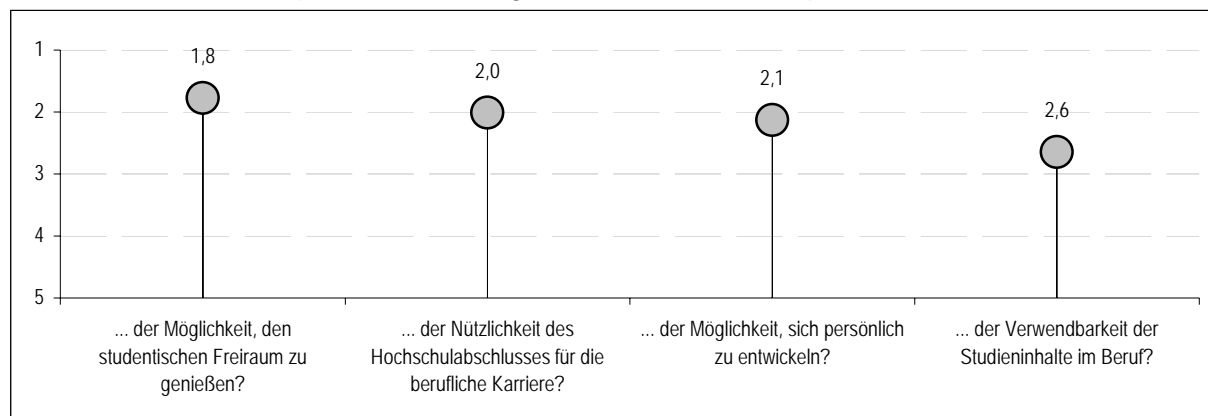
Verkehringenieur/innen. Bei dem Item „psychische Belastung“ erreichen die Unterschiede signifikantes Niveau.

Tab. 3.20: Beurteilung der Leistungsanforderungen im Studium nach Studienfach, Summe der Häufigkeit der Nennungen „sehr groß“ und „groß“ (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 104)	Verkehringenieurwesen (n = 105)	Gesamt (n = 209)
In mündlichen und schriftlichen Prüfungen zu erbringende Leistungen	71	63	67
Umfang des Lehrstoffes	61	52	56
Zeitlicher Aufwand für Veranstaltungen	50	44	47
Psychische Belastung*	35	14	24
Physische Belastung	14	4	9

Den Wert des Studiums für die persönliche und berufliche Entwicklung beurteilten die befragten Absolvent/innen rückblickend als gut, einzig die Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf wurde nur mittelmäßig eingeschätzt. Die persönlichen Freiheiten während des Studiums erfuhren die beste Bewertung. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Gruppe der Absolvent/innen, deren Berufseinstieg weitgehend problemlos verlief<sup>22</sup>, auch die Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere rückblickend signifikant besser beurteilte.

Abb. 3.23: „Wie beurteilen Sie rückblickend den Wert Ihres Studiums hinsichtlich...“, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut... 5 = sehr schlecht), n = 215



Im Vergleich der Studienfächer hinsichtlich der Bewertung des Studiums wird deutlich, dass die Verkehringenieur/innen den Wert ihres Studiums sowohl hinsichtlich der Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere als auch der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf signifikant höher einschätzten. Die Möglichkeit, sich persönlich zu entwickeln wurde dagegen von den Verkehrswirtschaftler/innen höher eingeschätzt, allerdings erreicht der Unterschied kein signifikantes Niveau.

<sup>22</sup> Vgl. Kapitel 4.1.

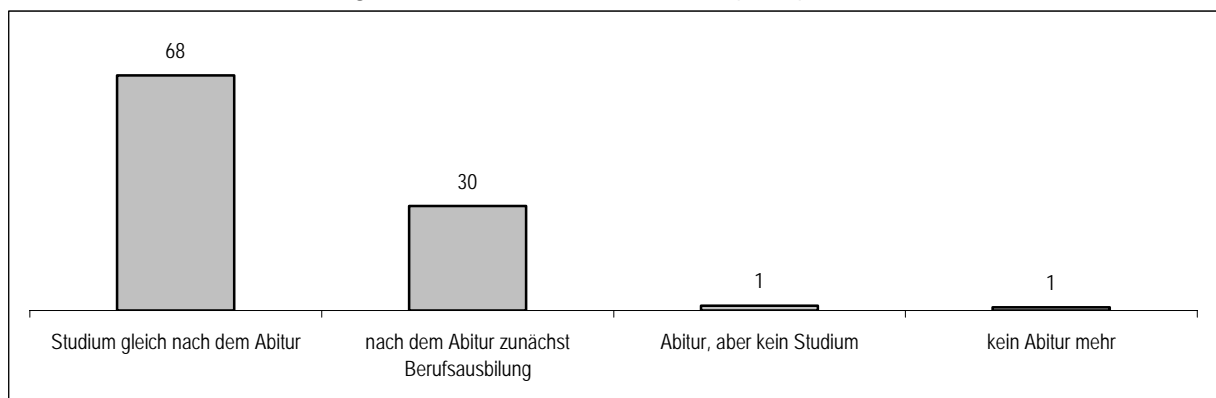
Tab. 3.21: „Wie beurteilen Sie rückblickend den Wert Ihres Studiums hinsichtlich...“, nach Studienfach, Summe der Häufigkeit der Nennungen „sehr gut“ und „gut“ (Skala: 1 = sehr gut... 5 = sehr schlecht), (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 106)	Verkehrsingenieurwesen (n = 106)	Gesamt (n = 212)
... der Möglichkeit, den studentischen Freiraum zu genießen?	82	86	84
... der Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere?*	66	86	76
... der Möglichkeit, sich persönlich zu entwickeln?	76	65	71
... der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf?***	38	63	50

### 3.1.4 Bildungs- und Berufsentscheidung aus heutiger Sicht

Nach der Bildungsentscheidung aus heutiger Sicht befragt, würden bis auf fünf alle Absolvent/innen erneut ein Abitur ablegen und auch studieren. Knapp ein Drittel der Befragten würde vor dem Studium allerdings zunächst eine Berufsausbildung absolvieren, alle anderen würden gleich nach dem Abitur studieren. Betrachtet man die Entscheidung hinsichtlich einer Berufsausbildung differenzierter, zeigt sich, dass die Absolvent/innen, die vor ihrem Studium tatsächlich eine Berufsausbildung abgeschlossen haben, signifikant häufiger wieder eine Berufsausbildung absolvieren würden. Insgesamt würden 74% derjenigen, die vor dem Studium eine Berufsausbildung absolviert haben, den gleichen Weg wieder wählen. Von denjenigen Befragten, die vor dem Studium keine Berufsausbildung begonnen haben, würden dagegen aus heutiger Sicht nur 25% zunächst eine Berufsausbildung abschließen.

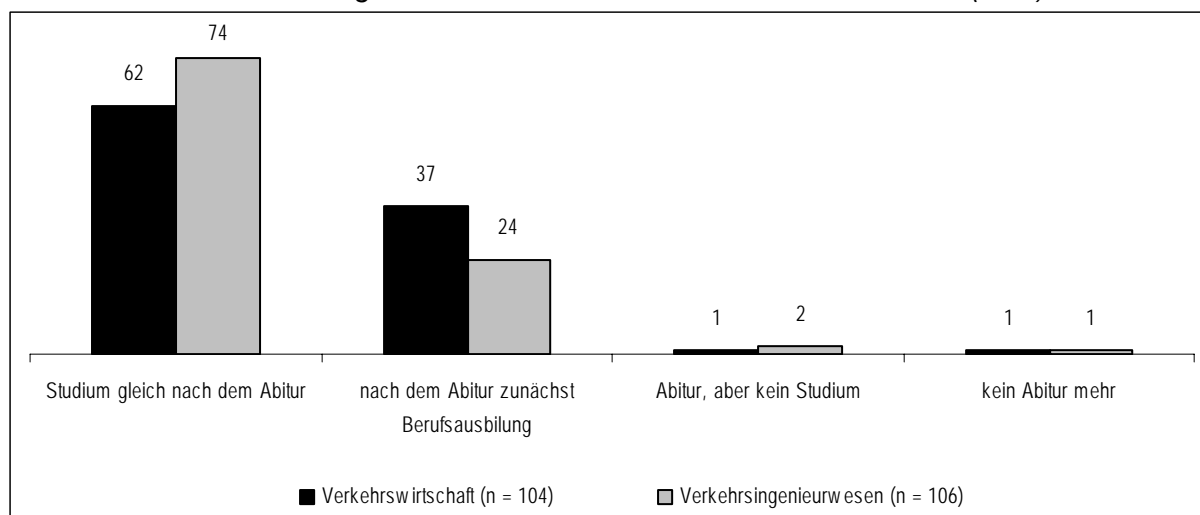
Abb. 3.24: Wie würden die Absolvent/innen aus heutiger Sicht bezüglich Abitur, Berufsausbildung und Studium entscheiden? (in %, n = 213)



Innerhalb der beiden Studienfächer zeigt sich, dass sich die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens häufiger für ein Studium unmittelbar nach dem Abitur entscheiden würden. Die Verkehrswirtschaftler/innen würden sich dagegen vergleichsweise öfter zunächst für eine Berufsausbildung nach dem Abitur

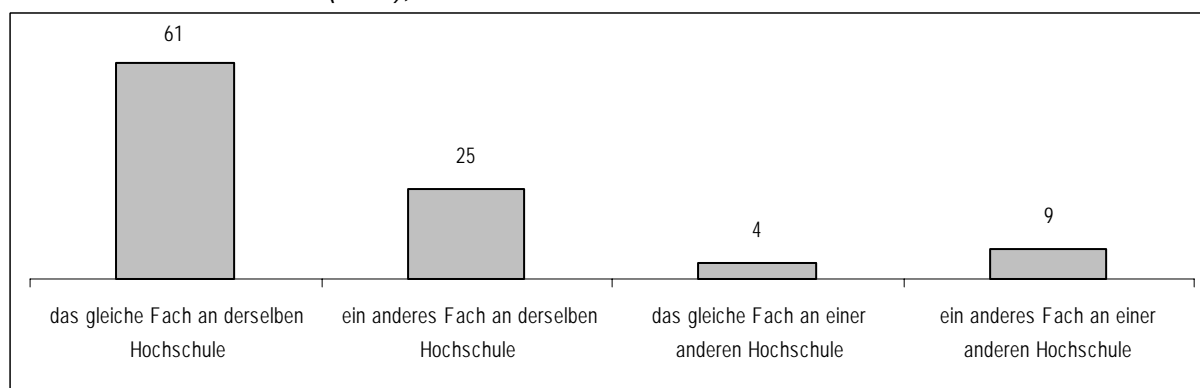
entscheiden. Dies ist angesichts der Beurteilung des Studiums durch die Verkehrswirtschaftler/innen wenig verwunderlich. Überraschend ist allerdings, dass diese Unterschiede trotz des eben beschriebenen signifikanten Zusammenhanges zwischen dem tatsächlichen Abschluss einer Berufsausbildung und der erneuten Entscheidung für das Absolvieren einer Berufsausbildung besteht, da die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens häufiger tatsächlich vor dem Studium eine Berufsausbildung absolviert hatten (vgl. Kap. 3.1/ Tab. 3.2).

Abb. 3.25: Wie würden die Absolvent/innen aus heutiger Sicht bezüglich Abitur, Berufsausbildung und Studium entscheiden? nach Studienfach (in %)



Wenn die Befragten wieder studierten, würden sich drei Fünftel (61%) für das gleiche Fach an der TU Dresden entscheiden. Ein anderes Fach an der TU Dresden würden 25% studieren. Das Studium des gleichen Faches an einer anderen Hochschule begännen lediglich 4% und völlig neu orientieren würden sich 9%.

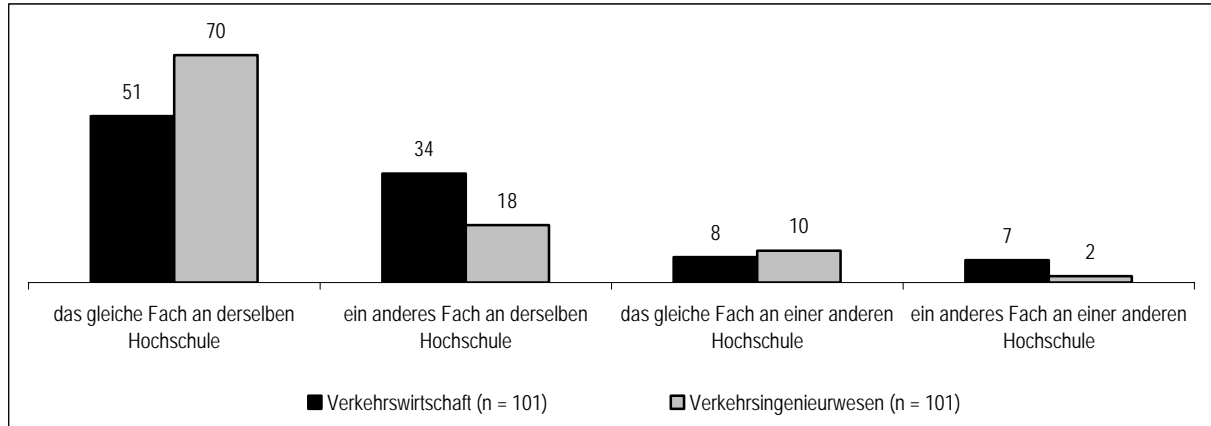
Abb. 3.26: Wie würden die Absolvent/innen aus heutiger Sicht bezüglich eines Studiums entscheiden? (in %), n = 205



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich bezüglich der Studienentscheidung die in Anbetracht der vorangegangenen Ergebnisse erwartbaren Unterschiede. So ist der Anteil derjenigen, die das gleiche Fach an derselben Hochschule noch einmal studieren würden, unter den Verkehrswirtschaftler/innen geringer als unter den

Verkehrswirtschaftler/innen. Entsprechend höher sind unter den Verkehrswirtschaftler/innen die Anteile derer, die ein anderes Fach an der TU Dresden studieren bzw. sich völlig neu orientieren würden. Die Unterschiede sind signifikant.

Abb. 3.27: Wie würden die Absolvent/innen aus heutiger Sicht bezüglich eines Studiums entscheiden? nach Studienfach (in %)

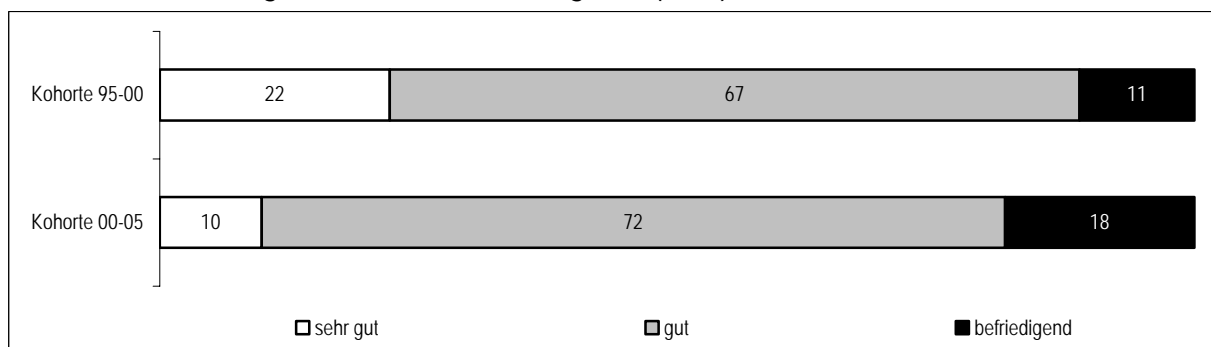


## 3.2 Der Vergleich zu den Absolvent/innen früherer Jahrgänge

### 3.2.1 Zugang zum Studium

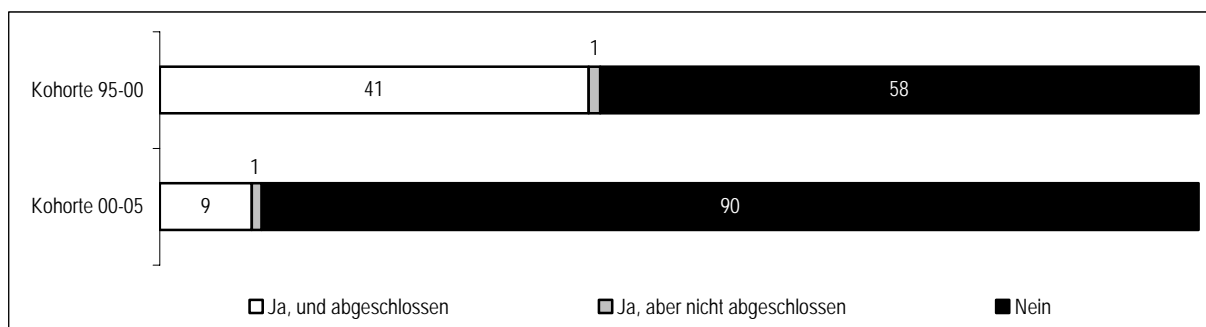
Die Durchschnittsnote der Hochschulzugangsberechtigung lag bei den Absolvent/innen der Kohorte 95-00 bei 2,0 und bei den Absolvent/innen der Kohorte 00-05 bei 2,1. Dabei hat sich der Anteil derjenigen, die mit „sehr gut“ abgeschlossen haben, im Vergleich zum Befragungsjahr 2001 verringert und der Anteil derer, die mit „befriedigend“ abschlossen haben, erhöht. Die Unterschiede sind signifikant.

Abb. 3.28: Durchschnittsnote des für den Hochschulzugang relevanten letzten Schulzeugnisses im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 90$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 213$



Die Zahl der Absolvent/innen, die vor dem Studium eine Berufsausbildung absolviert haben, ist deutlich gesunken. Während im Befragungsjahr 2001 noch 41% der Absolvent/innen eine Berufsbildung abgeschlossen hatten, lag dieser Anteil im Jahr 2006 nur noch bei 9%. Der Unterschied ist signifikant.

Abb. 3.29: Berufsausbildung vor dem Studium im Kohortenvergleich (in %),  
 $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 92$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 214$



Der Anteil derjenigen Absolvent/innen, die vor dem Beginn ihres Studiums an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden ein anderes Studienfach (an einer anderen Hochschule) begonnen haben, liegt in beiden Kohorten bei 17%.

### 3.2.2 Verlauf des Studiums

Die Studiendauer, gemessen an der Zahl der Hochschul- und Fachsemester, erhöhte sich von durchschnittlich zehn Fach- bzw. zwölf Hochschulsemester im Befragungsjahr 2001 auf elf bzw. 13 im Jahr 2006. Auch das Alter bei Studienabschluss erhöhte sich von durchschnittlich 26 auf 27 Jahre. Das Studieneintrittsalter liegt ebenso, bedingt durch den höheren Männeranteil, bei den Absolvent/innen der Kohorte 95-00 mit 21 Jahren im Durchschnitt ein Jahr über dem der Kohorte 00-05. Die Unterschiede sind jedoch nicht signifikant.

Zeitverluste im Studium, z.B. aufgrund organisatorischer Regelungen und/ oder weil Prüfungen/ Klausuren erst später wiederholbar waren, gaben nach eigener Einschätzung 29% der Befragten aus der Erhebung 2001 und etwa 40% der Absolvent/innen der Befragung 2006 an. Dieser Anteil hat sich also auch recht deutlich erhöht.

Bei der Frage nach Praktika gibt es zwischen den Kohorten keine Unterschiede. Da die Praktikumpflicht an der Fakultät schon einige Jahre besteht, absolvierten nahezu 100% der Absolvent/innen beider Kohorten ein Praktikum<sup>23</sup>. Leider können die Einrichtungen, an denen Praktika absolviert wurden, nur dort verglichen werden, wo diese analog erfasst wurden. Dabei ist festzustellen, dass etwa 30% der Absolvent/innen beider Kohorten ihre Praktika in einer Öffentlichen Verwaltung bzw. Behörde absolvierten und etwa 4% in einer Partei, einem Verband oder der Kirche. Größere Unterschiede zeigen sich lediglich im Bereich Universität/ Fachhochschule. An diesen Einrichtungen absolvierten die Befragten des Jahres 2006 deutlich

<sup>23</sup> Ein genauer Kohortenvergleich hinsichtlich Dauer und Zahl der absolvierten Pflicht- und freiwilligen Praktika ist aufgrund der Unterschiede im Fragebogen der Befragungsjahre 2001 und 2006 leider nicht möglich.

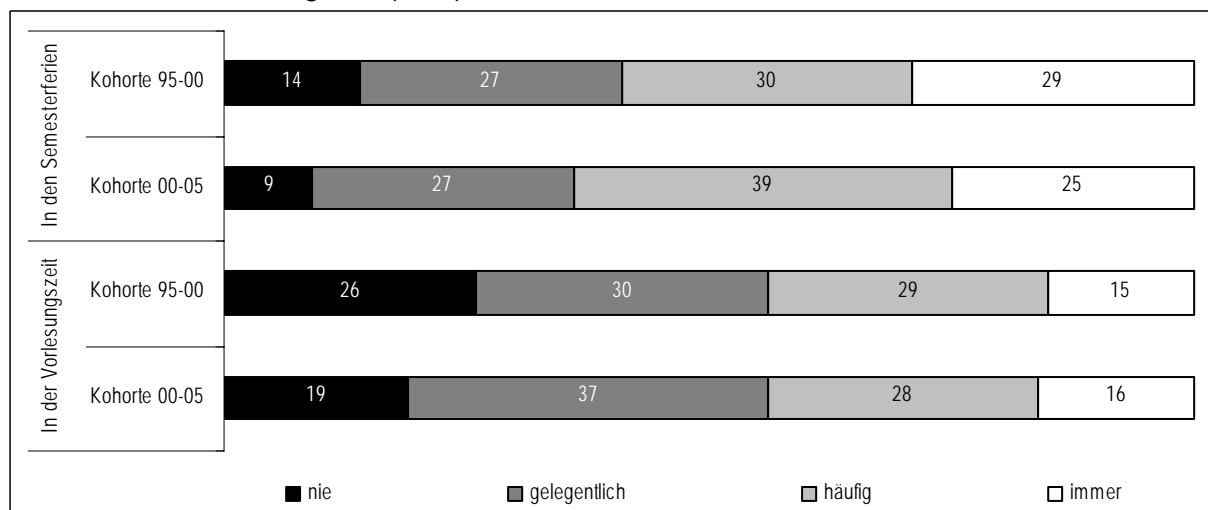
häufiger Praktika. Der hohe Anteil an Befragten, die im Jahr 2001 noch die Kategorie „Sonstige Einrichtung“ markierten, konnte durch die verbesserte Anpassung des Fragebogens an die Fakultät Verkehrswissenschaften deutlich gesenkt werden.

Tab. 3.22: *Praktikaeinrichtungen der Absolvent/innen im Kohortenvergleich, Mehrfachnennungen möglich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 91$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 212$*

	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05
Gewerbe/ Industrie/ Handel	59	n.e.
Personennah- und -fernverkehr	n.e.	45
Gütertransport und -logistik	n.e.	43
Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüro bzw. -unternehmen	n.e.	36
Tourismusunternehmen	n.e.	19
Fahrzeugbau	n.e.	12
Luft- und Raumfahrttechnik	n.e.	4
Kommunikationsdienstleister/ Netzbetreiber	n.e.	3
Öffentliche Verwaltung/ Behörde	31	28
Universität, Fachhochschule	1	6
Partei, Verband, Kirche, Verein	5	3
Medien	1	3
Kultur, Museum, Bibliothek, Archiv	1	1
Sonstige Dienstleistung	10	12
Sonstige Einrichtung	34	13

Der Anteil derjenigen Absolvent/innen, die in den Semesterferien neben dem Studium häufig oder immer arbeiten gingen, hat sich im Vergleich von 2006 (36%) mit dem Befragungsjahr 2001 (41%) kaum verändert. Auch hinsichtlich der Häufigkeit der Erwerbstätigkeit in der Vorlesungszeit gibt es keine signifikanten Unterschiede. Die Zahl der Absolvent/innen, die häufig oder immer arbeiten gingen, liegen hier in beiden Kohorten bei 56%. Festzustellen ist aber, dass der Anteil derjenigen, die nie arbeiten gingen, sowohl während der Semesterferien als auch während der Vorlesungszeit unter den Befragten des Jahres 2006 etwas kleiner ist, als im Jahr 2001.

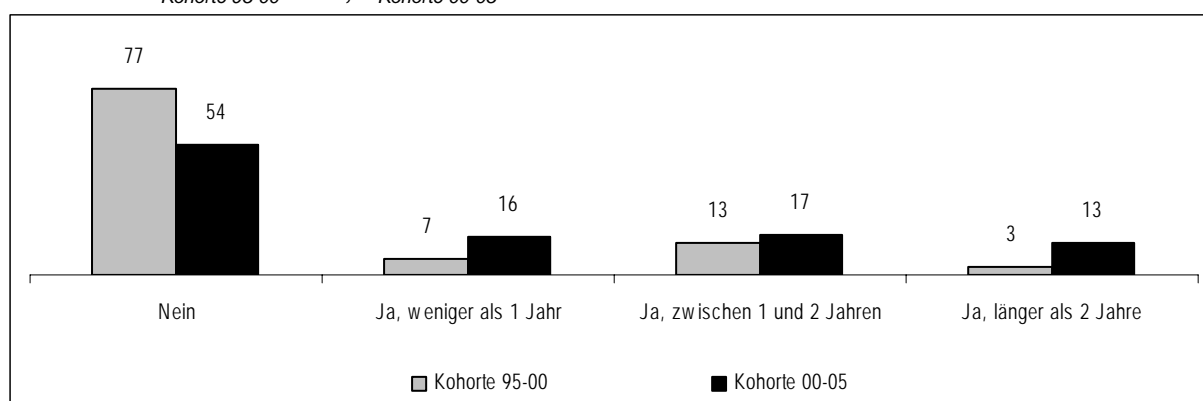
Abb. 3.30: *Nebentätigkeiten in den Semesterferien und der Vorlesungszeit im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 89$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 209$*



Im Zusammenhang mit den Ergebnissen aus Kapitel 2, nach dem sich die soziale Herkunft der Absolvent/innen im Jahr 2006 stärker aus höheren Gruppen zusammensetzt, ist es unwahrscheinlich, dass die Nebenerwerbstätigkeiten einzig der Erwirtschaftung des Lebensunterhaltes bzw. der Finanzierung des Studiums<sup>24</sup> dient, sondern vielmehr auch dem Sammeln von Praxiserfahrungen, möglicherweise im Sinne von vergleichsweise besseren Chancen auf dem Arbeitsmarkt nach Studienabschluss. Leider enthält der Fragebogen des Jahres 2001 noch keine Fragen zur Einschätzung der Nebenerwerbstätigkeiten, so dass hierzu kein Vergleich möglich ist. Einen Hinweis auf die Praxisnähe der Erwerbstätigkeit kann jedoch ein Blick auf die Anteile der als SHK tätigen Absolvent/innen geben. Dabei zeigt sich, dass dieser Anteil im Befragungsjahr 2006 mit 46% doppelt so hoch ist wie im Jahr 2001 (23%). Der Unterschied ist signifikant.

Abb. 3.31: Tätigkeit als studentische Hilfskraft im Kohortenvergleich (in %),

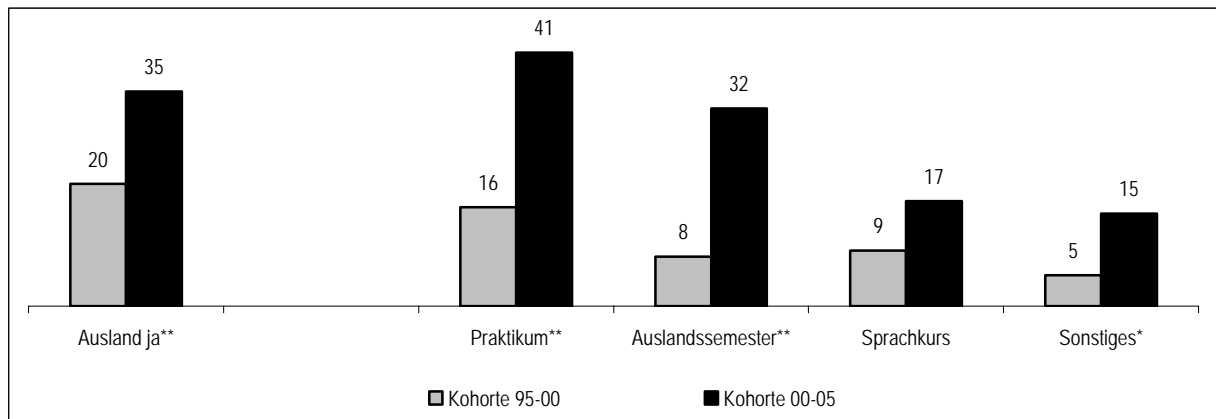
$n_{\text{Kohorte 95-00}} = 92$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 208$



Die Zahl der Befragten, die aus studienbezogenen Gründen im Ausland waren, ist unter den Absolvent/innen von 20% (2001) auf 35% (2006) signifikant gestiegen. Auch die Dauer des Aufenthaltes bzw. der Aufenthalte hat sich im Befragungsjahr 2006 im Vergleich zum Jahr 2001 erhöht, und zwar von durchschnittlich sieben auf neun Monate, allerdings nicht signifikant. Auch die Gründe für einen Auslandsaufenthalt haben sich etwas verändert. Zwar dienten beiden Kohorten Auslandsaufenthalte vor allem als Praktika, allerdings ist dieser Anteil, wie auch der Anteil derjenigen, die aufgrund eines Auslandssemesters im Ausland waren, im Befragungsjahr 2006 im Vergleich zu 2001 signifikant höher.

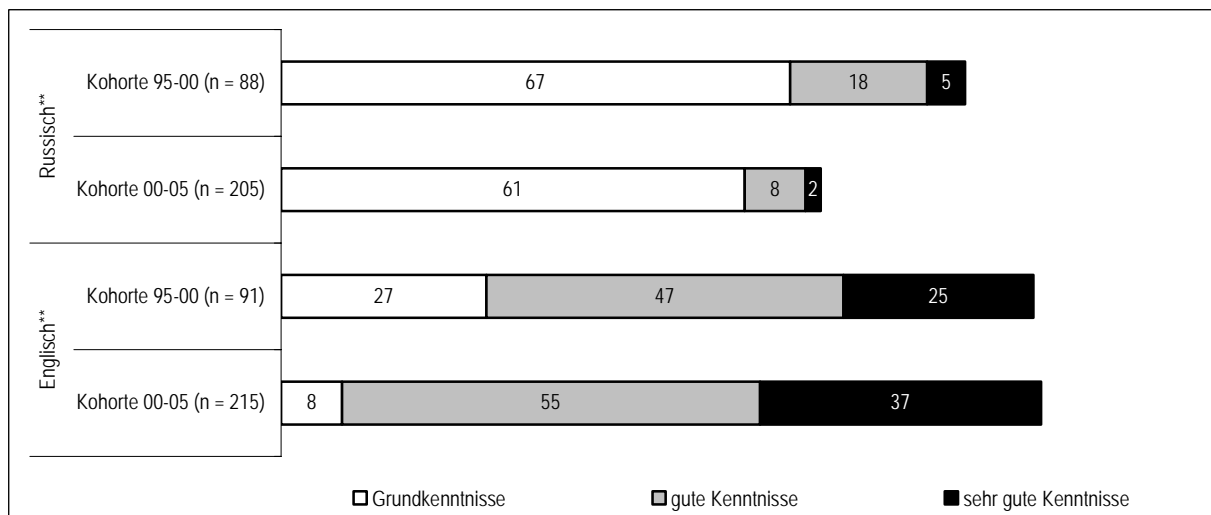
<sup>24</sup> Die im Jahr 2006 befragten Absolvent/innen kommen im Vergleich zu den 2001 Befragten zu größeren Anteilen aus einem bildungsnahen bzw. hinsichtlich der beruflichen Stellung aus einem statushöheren und insofern wahrscheinlich auch einkommensstärkeren Elternhaus.

Abb. 3.32: Gründe für einen studienbezogenen Auslandsaufenthalt im Kohortenvergleich, Mehrfachnennungen möglich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 91$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 213$



Die Sprachkenntnisse zum Zeitpunkt des Studienabschlusses in Französisch haben sich zwischen den Vergleichsgruppen nicht verändert. 54% (2001) bzw. 52% (2006) hatten Kenntnisse der französischen Sprache, jeweils 3% gaben an, über „sehr gute“ Kenntnisse zu verfügen. Unterschiede zeigen sich aber bezüglich der Russisch- und Englischkenntnisse (vgl. Abb. 3.33). So hatten von den Absolvent/innen der Befragung 2001 noch 90% zumindest Grundkenntnisse der russischen Sprache, im Jahr 2006 lag dieser Anteil nur noch bei 71%. Bei den Englischkenntnissen zeigt sich dagegen im Jahr 2006 mit 92% ein höherer Anteil an Absolvent/innen mit (sehr) guten Kenntnissen als noch im Jahr 2001 (73%). Diese Veränderungen resultieren wahrscheinlich schon aus dem veränderten Lehrplan, den die Absolvent/innen in der Schule hatten (vgl. Kap. 3.1.2).<sup>25</sup>

Abb. 3.33: Russisch- und Englischkenntnisse zum Zeitpunkt des Studienabschlusses im Kohortenvergleich (in %)

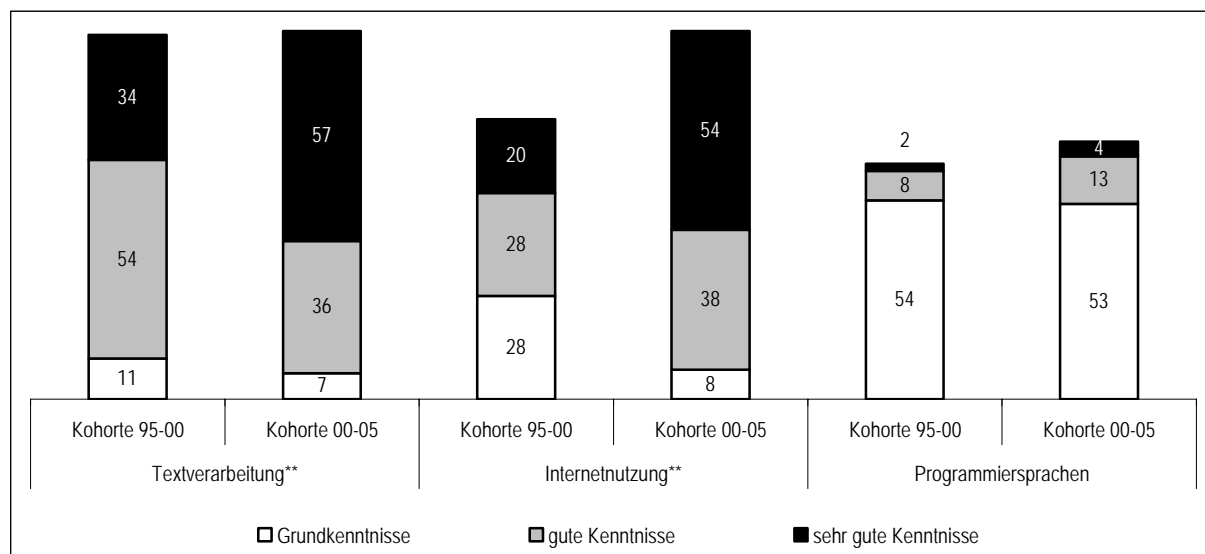


<sup>25</sup> Ein Kohortenvergleich bezüglich der Spanischkenntnisse ist an dieser Stelle nicht möglich, da Kenntnisse dieser Fremdsprache im Befragungsjahr 2001 noch kein fester Bestandteil des Fragebogens waren.



Auch bezüglich der Computerkenntnisse zeigen sich zwischen den Kohorten signifikante Unterschiede. Dabei sind die Anteile derjenigen Absolvent/innen mit sehr guten Kenntnissen der Textverarbeitung sowie der Internetnutzung im Jahr 2006 signifikant höher als noch im Jahr 2001. Auch die Zahl an Befragten mit (sehr) guten Kenntnissen von Programmiersprachen lag im Jahr 2006 mit 17% höher als im Jahr 2001 mit 10%. Allerdings erreicht dieser Unterschied kein signifikantes Niveau.

Abb. 3.34: Kenntnisse der Textverarbeitung, der Internetnutzung und der Programmiersprachen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 91$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 216$



Abschließend zum Verlauf des Studiums sollen die Noten der Zwischen- und der Abschlussprüfung betrachtet werden. Im Durchschnitt erreichten die Absolvent/innen der Kohorte 95-00 in der Zwischenprüfung eine 2,7 und die Absolvent/innen der Kohorte 00-05 eine 2,8. Bezüglich der Note der Abschlussprüfung ist dagegen im Vergleich zum Befragungsjahr 2001 eine Verbesserung festzustellen, der Unterschied ist signifikant. Dabei schlossen die Absolvent/innen des Jahres 2001 ihr Studium durchschnittlich mit 2,2 und die Absolvent/innen des Jahres 2006 mit 2,0 ab.

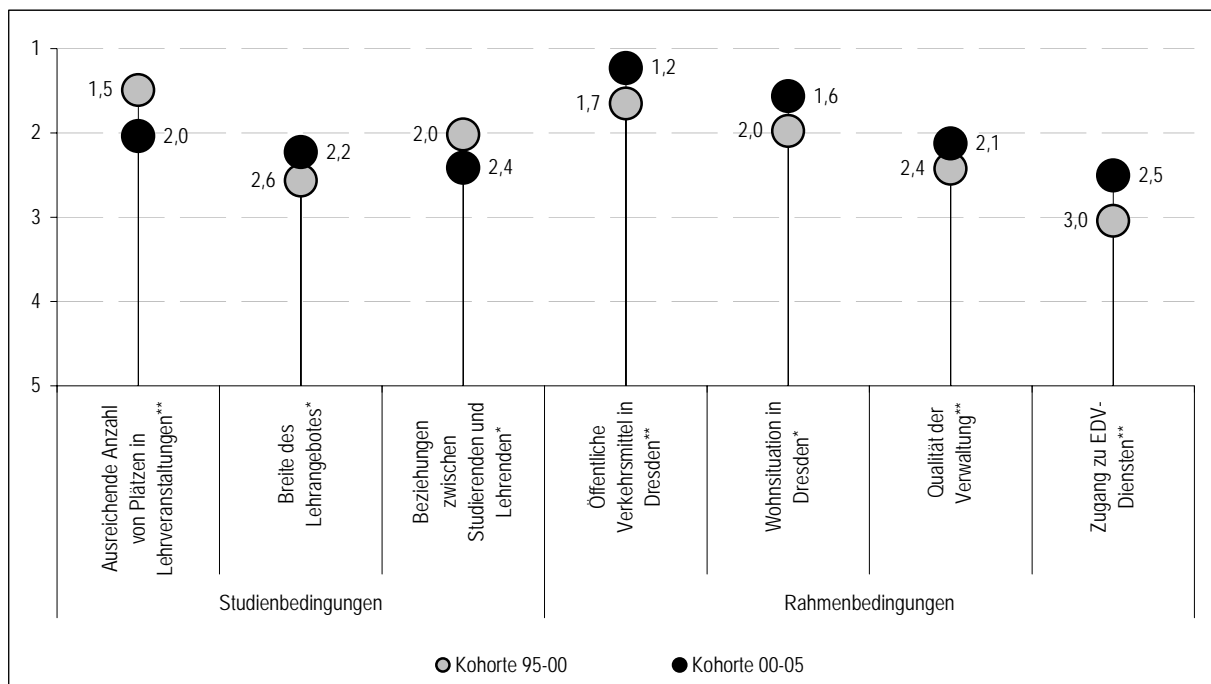
### 3.2.3 Beurteilung des Studiums

Hinsichtlich der Beurteilung der Studien- und Rahmenbedingungen unterschieden sich die Kohorten ebenfalls in einigen Punkten signifikant (vgl. Abb. 3.35). Dabei bewerteten die Absolvent/innen der Kohorte 00-05 die Rahmenbedingungen des Studiums im Vergleich zur Kohorte 95-00 besser, die Studienbedingungen allerdings in zwei der drei sich signifikant unterscheidenden Aspekte schlechter. Die größten Differenzen hinsichtlich der Studienbedingungen treten dabei in der Bewertung der ausreichenden Anzahl von Plätzen in den Lehrveranstaltungen auf. Bezüglich der Rahmenbedingungen sind die größten Unterschiede in der Einschätzung der Öffentlichen Verkehrsmittel in Dresden und dem Zugang zu EDV-Diensten

festzustellen. Wurde die Anzahl der Plätze in den Lehrveranstaltungen im Jahr 2001 noch mit 1,5 bewertet, so lag der Wert bei der Erhebung 2006 nur bei 2,0. Möglicherweise resultiert dieser Unterschied aus den deutlich gestiegenen Studierendenzahlen an der Fakultät Verkehrswissenschaften. Die öffentlichen Verkehrsmittel in Dresden sowie der Zugang zu EDV-Diensten wurden dagegen von den Befragten des Jahres 2006 mit 1,2 bzw. 2,5 besser als im Jahr 2001 (1,7 bzw. 3,0) bewertet. Beiden Kohorten gemein ist hingegen, dass der Zugang zu bzw. die Vermittlung von Praktika sowie die Einflussmöglichkeiten der Studierenden an der Hochschule am kritischsten bewertet wurde.

In der Bewertung der Lehre im Hauptfach zeigen sich dagegen keine signifikanten Unterschiede zwischen den Kohorten.

Abb. 3.35: Bewertung der Studien- und Rahmenbedingungen im Kohortenvergleich, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut... 5 = sehr schlecht),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 91$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 212$

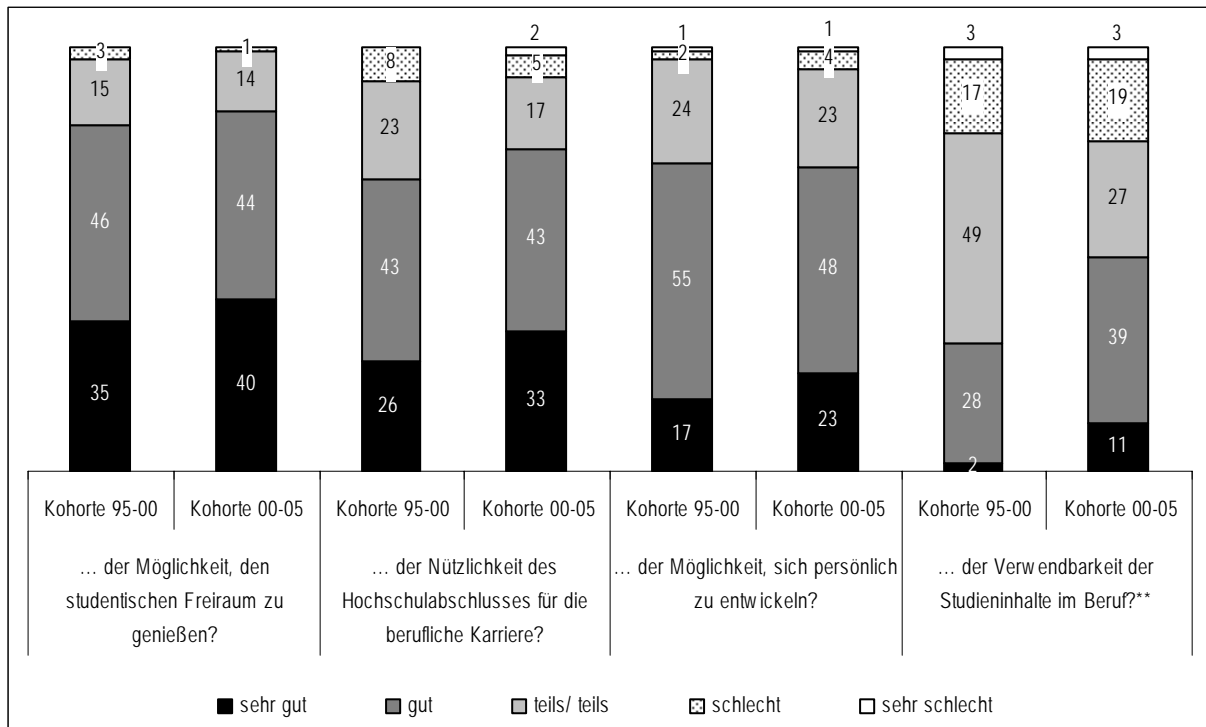


Die Frage, ob die Absolvent/innen während ihres Studiums in Dresden bestimmte Studienangebote vermisst haben, beantworteten im Jahr 2006 39% der Befragten mit ja, im Jahr 2001 war dieser Anteil etwas geringer und lag bei 31%. Der Unterschied ist nicht signifikant.

Bei der rückblickenden Beurteilung des Wertes des Studiums zeigen sich signifikante Unterschiede in der Einschätzung des Studiums hinsichtlich der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf. Dabei bewerteten diese die Befragten des Jahres 2006 signifikant besser als die Befragten des Jahres 2001. So lag der Anteil derjenigen, die die Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf (sehr) gut einschätzten, im Jahr 2006 bei 50%, und im Jahr 2001 lediglich bei 30%. Darüber hinaus zeigen sich keine größeren Unterschiede zwischen den Befragungskohorten. Am besten fiel in beiden

Kohorten die Beurteilung der Möglichkeit zur Nutzung der persönlichen Freiheit im Studium aus.

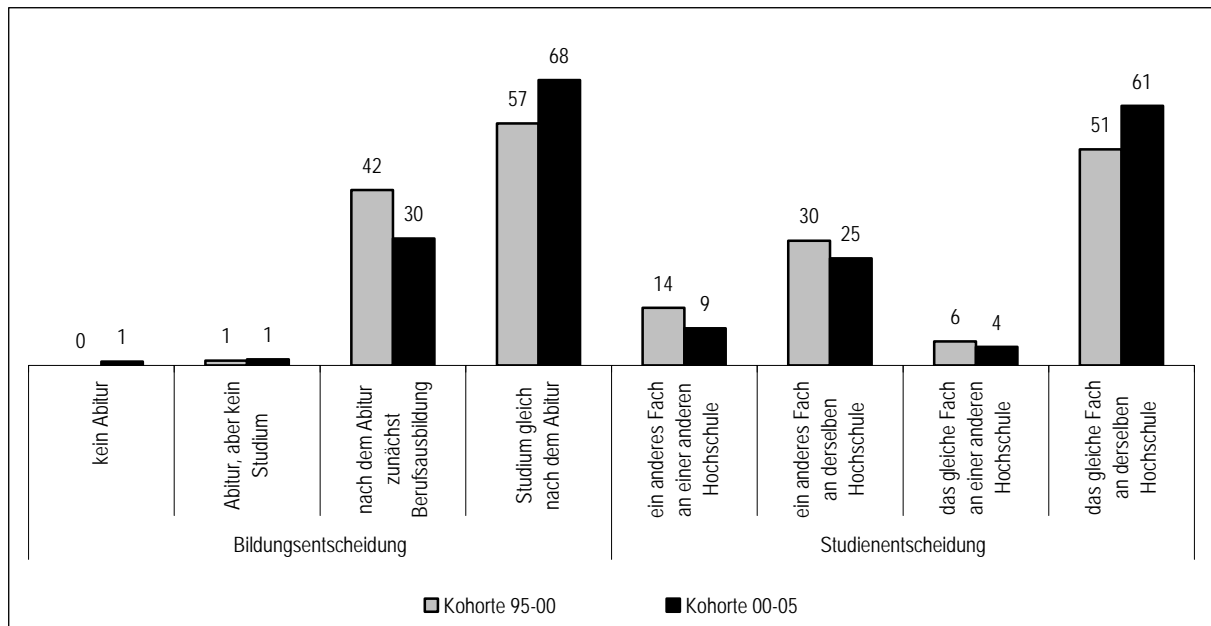
Abb. 3.36: Rückblickende Beurteilung des Wertes des Studiums im Kohortenvergleich (in %)  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 92$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 215$



### 3.2.4 Studienfach- und Hochschulentscheidung aus heutiger Sicht

Hinsichtlich der Bildungsentscheidung ist festzustellen, dass der Anteil derjenigen, die vor dem Studium zunächst eine Berufsausbildung absolvieren würden, unter den Befragten des Jahres 2006 geringer ist. Entsprechend höher ist der Anteil derjenigen, die unmittelbar nach dem Studium studieren würden. Bezüglich der Entscheidung zu Studienfach und Hochschule zeigt sich im Jahr 2006 ein höherer Anteil an Absolvent/innen, die das gleiche Fach an derselben Hochschule wieder studieren würden. Die genannten Unterschiede sind allerdings nicht signifikant.

Abb. 3.37: Wie würden sich die Absolvent/innen aus heutiger Sicht bezüglich Abitur, Berufsausbildung und Studium entscheiden?, im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 89$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 209$



Unter den Befragten der Kohorte 95-00 scheint die Entscheidung für oder gegen ein erneutes Studium an der Fakultät Verkehrswissenschaften in einem Zusammenhang zum subjektiv empfundenen Berufserfolg zu stehen. So würden 68% der Absolvent/innen, die keine Probleme bei der Stellensuche hatten, das gleiche Fach an derselben Hochschule wieder studieren. Unter den Befragten, die bei der Stellensuche nach eigenen Angaben Probleme hatten, würden dagegen nur 39% noch einmal das gleiche Fach an derselben Hochschule studieren. Der Unterschied ist signifikant.

## 4 Übergang in den Beruf

In diesem Abschnitt steht der Übergang in das Erwerbsleben im Vordergrund. Generell ist für Akademiker/innen dieser Übergang durch das wenig strukturierte Verhältnis von Hochschule und Beschäftigungssystem nicht problemlos, wenn auch insgesamt deutlich besser als für Berufsanfänger/innen mit geringerer Qualifikation. Dabei sind die Chancen auf dem Arbeitsmarkt speziell für Verkehrswissenschaftler derzeit recht günstig. So profitieren die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft von der weltwirtschaftlichen Verflechtung der nationalen Volkswirtschaften und damit verbunden der Intensivierung des Güteraustausches, die insbesondere den Speditions- und Transportunternehmen eine Fülle neuer und zusätzlicher Aufgaben beschert. Die Berufsaussichten für Verkehrsingenieure sind besonders gut, da das Verkehrswesen immer weiter ausgebaut und optimiert wird. Der nicht endende Prozess berücksichtigt Umwelt- und Wirtschaftsfaktoren sowie Ortsveränderungsprozesse und technische Neuerungen. Elektronische Steuerungs- und Informationssysteme sind mittlerweile Standard, unterliegen aber einer ständigen Weiterentwicklung, was den Arbeitsbereich für Verkehrsingenieure positiv beeinflusst.

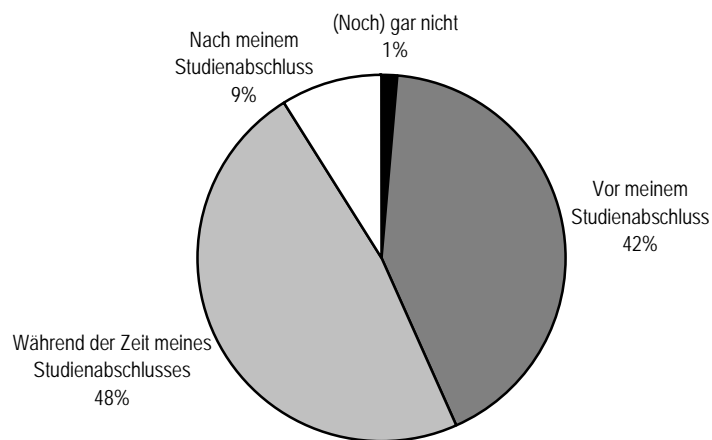
Die im Folgenden dargestellten Befragungsergebnisse beschreiben neben der Suchdauer und den Beschäftigungsformen auch den Tätigkeitsverlauf bis vier Jahre nach Studienabschluss. Darüber hinaus werden die Kriterien aufgezeigt, die aus Sicht der Absolvent/innen wichtig sind, um sich auf dem Stellenmarkt durchzusetzen sowie die Wege und Strategien, die sie dabei verfolgt haben. Durch den Kohortenvergleich mit den Absolvent/innen der Abschlussjahrgänge 1995 - 2000 können zudem Veränderungen sichtbar gemacht werden, die möglicherweise auf Tendenzen des Arbeitsmarktes hinweisen. Diese Betrachtungen vermitteln schließlich ein umfassendes Bild von der Zeit nach dem Studienabschluss und dem Übergang in den Beruf der befragten Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden.

### 4.1 Die Absolvent/innen der Erstbefragung

#### 4.1.1 Stellensuche

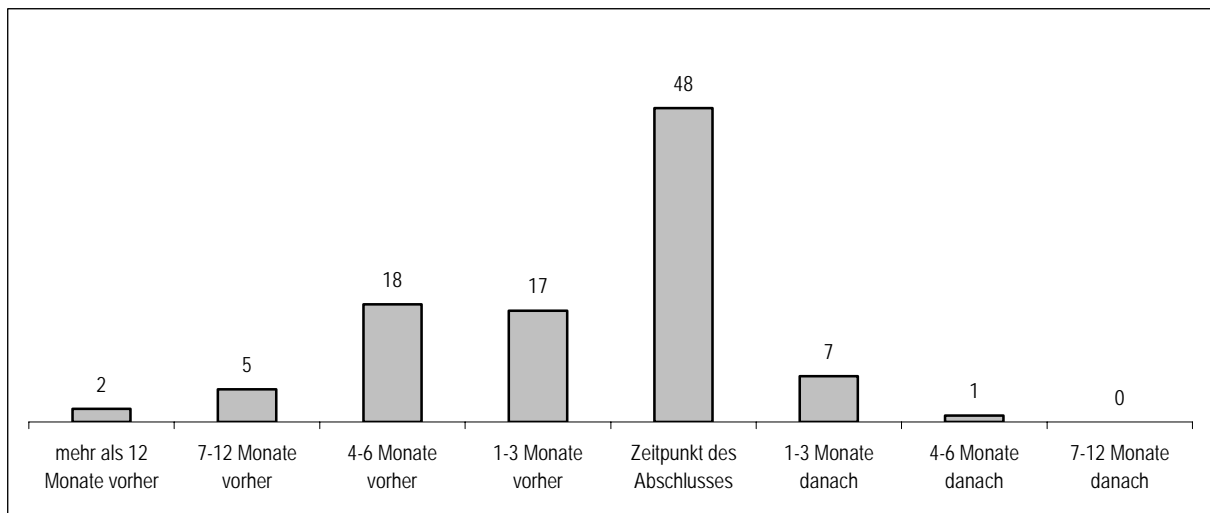
Der Großteil der Befragten hat mit der Stellensuche zur Zeit des Studienabschlusses (48%) bzw. bereits vor dem Studienabschluss begonnen (42%). Nur 9% der befragten Absolvent/innen haben erst nach dem Studienabschluss mit der Stellensuche begonnen und lediglich drei Befragte hatten zum Zeitpunkt der Erhebung diesbezüglich noch gar keine Bemühungen unternommen.

Abb. 4.1: Beginn der Stellensuche, n = 212



Die Befragten, die sich bereits während des Studiums beworben haben, begannen im Durchschnitt sechs Monate vor Studienabschluss mit der Stellensuche. Unter denjenigen, die erst nach dem Studium mit der Stellensuche begannen, beträgt die Zeitspanne zwischen Abschluss und Beginn der Stellensuche im Mittel zwei Monate.

Abb. 4.2: Beginn der Stellensuche in Relation zum Zeitpunkt des Studienabschlusses (in %), n = 209



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass die Verkehrsingenieur/innen in Relation zum Studienabschluss noch etwas eher mit der Stellensuche begannen. So starteten 47% der Verkehrsingenieur/innen bereits vor dem Studienabschluss mit der Stellensuche, bei den Verkehrswirtschaftler/innen liegt dieser Anteil bei 38%. Die Unterschiede sind allerdings nicht signifikant. Im Bundesvergleich haben sowohl die

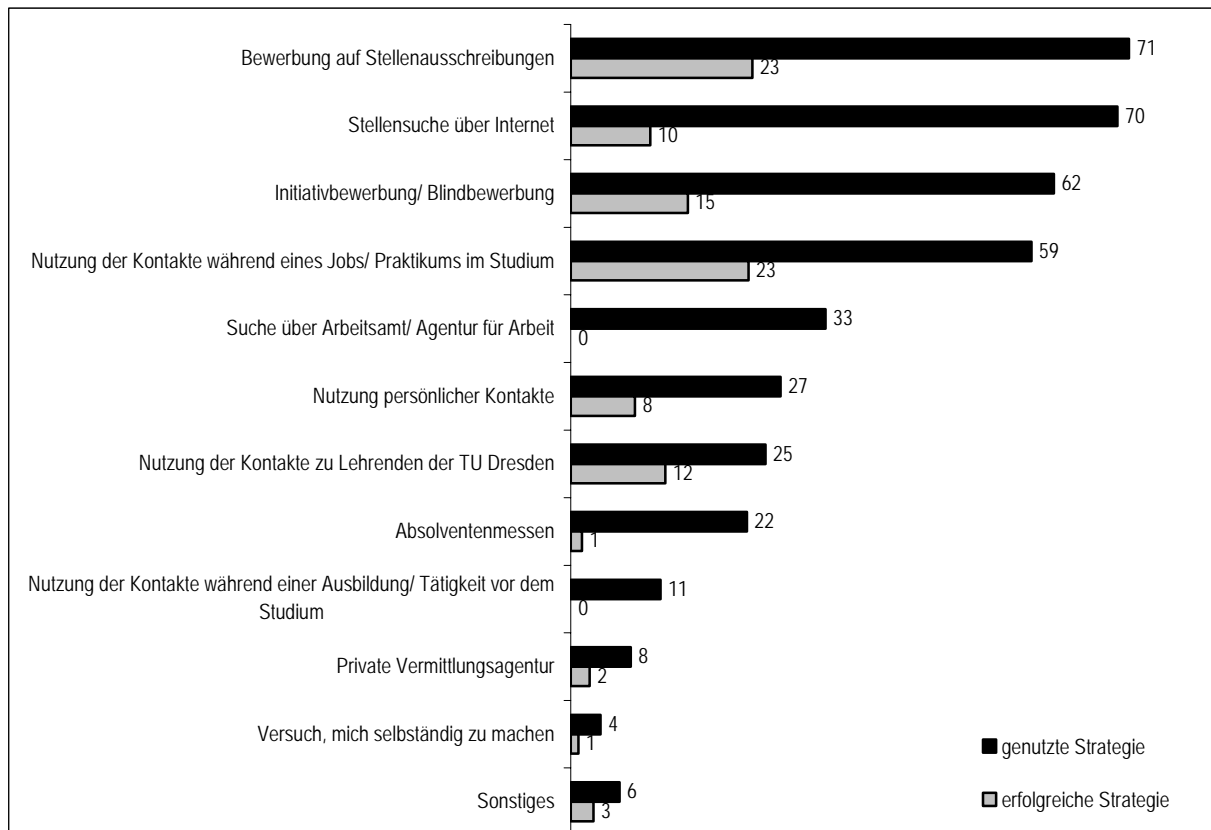
befragten Verkehrswirtschaftler/innen als auch die Verkehrsingenieur/innen der TU Dresden deutlich eher (relativ zum Zeitpunkt des Studienabschlusses) mit der Bewerbungsphase begonnen.

Tab. 4.1: Beginn der Stellensuche in Relation zum Zeitpunkt des Studienabschlusses nach Studienfach und im Bundesvergleich (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 104)	Verkehrsingenieurwesen (n = 101)	Gesamt (n = 205)	WiWi bundesweit (HIS 2001)	Maschinenbau/ VT bundesweit (HIS 2001)
mehr als 12 Monate vorher	1	3	2	19	21
7-12 Monate vorher	3	8	5		
4-6 Monate vorher	15	21	18		
1-3 Monate vorher	19	16	18	52	54
Zeitpunkt des Abschlusses	50	46	48		
1-3 Monate danach	9	6	7	29	24
4-6 Monate danach	2	1	1		
7-12 Monate danach	1	0	0		

Im Mittel verfolgten die Befragten vier verschiedene Strategien parallel, um eine Anstellung zu finden. Absolvent/innen, die zehn oder mehr Bewerbungen geschrieben haben, nutzten im Durchschnitt fünf bis sechs verschiedene Bewerbungsstrategien. Dem gegenüber gebrauchten diejenigen, die weniger als zehn Bewerbungen geschrieben haben, im Mittel zwei bis drei verschiedene Bewerbungsstrategien. Bei der Stellensuche nutzten die Absolvent/innen vor allem Stellenausschreibungen (71%) und das Internet (70%). Jeweils etwa 60% setzten Initiativbewerbungen (62%) bzw. Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium (59%) ein. Auf Platz fünf steht die Agentur für Arbeit (33%) und schließlich nutzten jeweils etwa ein Viertel der Befragten persönliche Kontakte (27%), Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden (25%) und auch Absolventenmessen (22%). Dabei führen die Strategien unterschiedlich häufig zum Erfolg. Die meisten Befragten haben ihre erste Anstellung durch Bewerbungen auf Stellenausschreibungen (23%) und über Kontakte aus einem Jobs/ Praktikums im Studium (23%) gefunden. Bei 15% der Befragten führten Initiativbewerbungen zu einer Beschäftigung und für jeweils etwa einem Zehntel der Absolvent/innen waren Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden (12%), die Stellensuche über das Internet (10%) und persönliche Kontakte (8%) die Strategien, die zum gewünschten Erfolg führten.

Abb. 4.3: Genutzte Strategien bei der Stellensuche und ihr Erfolg (unabhängig von der Häufigkeit ihrer Nutzung), Mehrfachnennungen möglich (in %), n = 208



Der Vergleich über die Studienfächer zeigt, dass Bewerbungen auf Stellenausschreibungen und Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium für alle Befragten die erfolgreichsten Strategien der Stellensuche sind. Daneben führten bei den Verkehrswirtschaftler/innen im Vergleich etwas häufiger auch Private Vermittlungsagenturen und bei den befragten Verkehrsingenieur/innen Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden zum Erfolg (vgl. Tab. 4.2). Darüber hinaus zeigen sich noch einige Unterschiede im Detail. So nutzten die Verkehrswirtschaftler/innen im Durchschnitt eine Strategie mehr bei der Stellensuche als die Verkehrsingenieur/innen. Infolge dessen fallen auch die meisten Anteile bezogen auf die genutzten Strategien bei den Verkehrswirtschaftler/innen höher aus. Am deutlichsten sind diese Differenzen in der Nutzung der Agentur für Arbeit, von Absolventenmessen und privaten Vermittlungsagenturen. All diese genannten Strategien kamen bei den Verkehrswirtschaftler/innen deutlich häufiger zum Einsatz. Die Verkehrsingenieur/innen gebrauchten dagegen vergleichsweise öfter Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden. Im Vergleich der Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen zur bundesweiten Befragung hinsichtlich des Erfolges verschiedener Bewerbungsstrategien sind kaum Unterschiede festzustellen. Bei den Verkehrsingenieur/innen der TU Dresden zeigt sich dagegen im Vergleich zu den bundesweiten Ergebnissen ein geringerer Anteil an Absolvent/innen, bei denen Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium zum Erfolg führten und ein



höherer Anteil an Absolvent/innen, die durch Kontakte zu den Hochschullehrern ihre erste Stelle fanden.

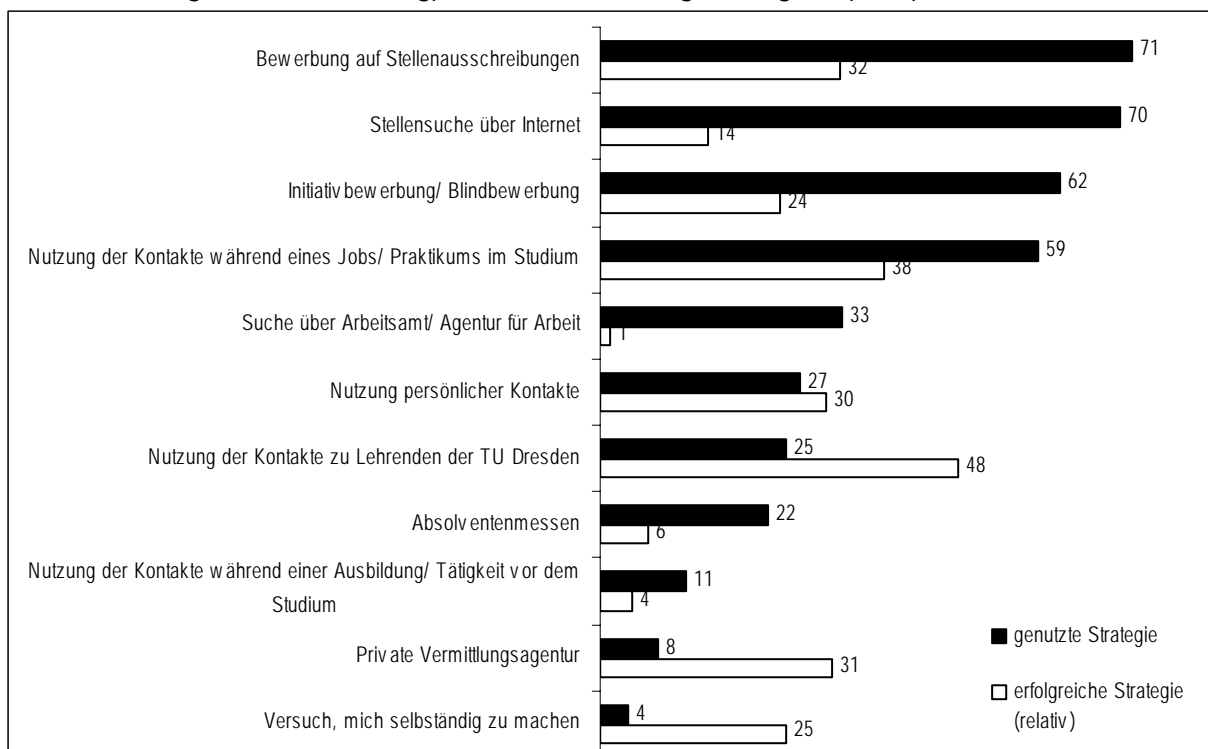
Tab. 4.2: Genutzte Strategien bei der Stellensuche und ihr Erfolg (unabhängig von der Häufigkeit ihrer Nutzung) nach Studienfach , Mehrfachnennungen möglich (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 103)		Verkehrsingenieurwesen (n = 101)		Gesamt (n = 204)		WiWi bundesweit HIS 2001	Ma- schinen- bau/ VT bundesweit HIS 2001
	genutzt	erfolgreich	genutzt	erfolgreich	genutzt	erfolgreich	erfolgreich	erfolgreich
Bewerbung auf Stellenausschreibungen	79	23	62	25	71	24	34	26
Stellensuche über Internet	79	12	60	9	70	10	-	-
Initiativbewerbung/ Blindbewerbung	69	18	54	12	62	15	18	16
Nutzung der Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium	57	22	59	25	59	23	27	43
Suche über Arbeitsamt/ Agentur für Arbeit	42	0	22	0	33	0	0	2
Nutzung persönlicher Kontakte	33	9	19	7	27	8	8	8
Nutzung der Kontakte zu Lehrenden (der TU Dresden)	15	6	36	19	25	12	4	9
Absolventenmessen	31	3	14	0	22	1	-	-
Nutzung der Kontakte während einer Ausbildung/ Tätigkeit vor dem Studium	13	1	9	0	11	0	3	1
Private Vermittlungsagentur	12	5	3	0	8	2	-	-
Versuch, mich selbständig zu machen	7	0	1	2	4	1	1	0
Sonstiges	6	3	7	3	6	3	-	-

Die absolute Häufigkeit der erfolgreichen Strategien sagt jedoch nicht so viel über die Effizienz der einzelnen Strategien aus, da die absolute Erfolgsquote einer Bewerbungsstrategie den Anteil von allen Befragten beschreibt, bei denen diese Form der Stellensuche zum Erfolg führte. Dagegen bezieht sich der relative Erfolg auf den Erfolgsanteil bei den Absolvent/innen, die eine bestimmte Bewerbungsstrategie überhaupt genutzt haben. Damit kann mit der relativen Erfolgsquote unabhängig von der Häufigkeit der Anwendung einer Strategie

aufgezeigt werden, wie erfolgreich diese tatsächlich ist. Am effektivsten waren demzufolge Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden (vgl. Abb. 4.4). Mit einer relativen Erfolgsquote von 38% stellen auch Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium eine effektive Strategie der Stellensuche dar. Darüber hinaus kann eine relativ hohe Effektivität auch bei der Nutzung von Stellenanzeigen (32%), Privaten Vermittlungsagenturen (31%), persönlicher Kontakte (30%) beobachtet werden. Die Stellensuche über die Agentur für Arbeit führte dagegen lediglich bei einem Befragten zur ersten Anstellung.

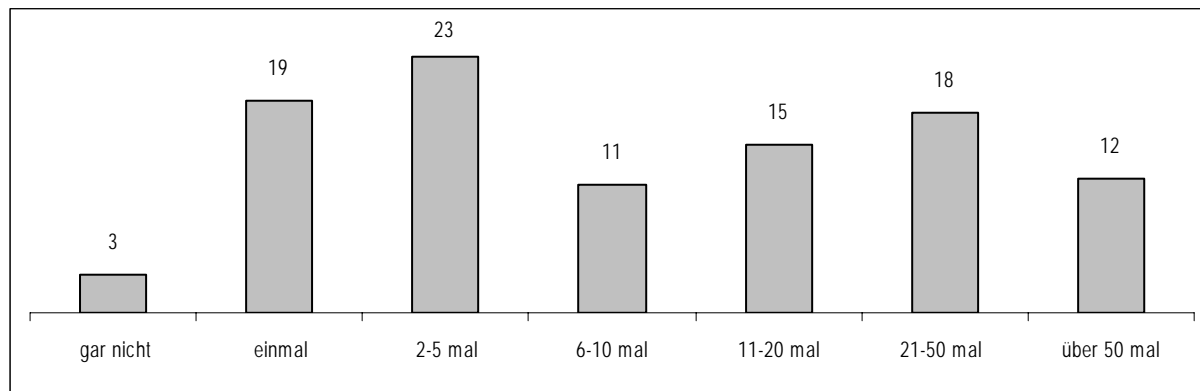
Abb. 4.4: Genutzte Strategien bei der Stellensuche und ihr Erfolg (*abhängig von der Häufigkeit ihrer Nutzung*), Mehrfachnennungen möglich (in %), n = 207



Mit acht Bewerbungen erzielten die befragten Absolvent/innen im Mittel drei Einladungen zu Vorstellungsgesprächen.<sup>26</sup> Dabei versandt fast die Hälfte (45%) der Befragten mehr als zehn Bewerbungen.

<sup>26</sup> Da durch die Extremwerte die Zahl der Bewerbungen und Vorstellungsgespräche nach oben verzerrt ist, wurde wieder der Median als „robustere“ Kennzahl dargestellt.

Abb. 4.5: Zahl der Bewerbungen (in %), n = 204



Zwischen den Studienfächern der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden gibt es allerdings sehr deutliche Unterschiede. So liegt der Anteil derer, die mehr als zehn Bewerbungen geschrieben haben (bzw. schreiben mussten) unter den Verkehrswirtschaftler/innen bei 58% und bei den Verkehrsingenieur/innen lediglich bei 30%. Umgekehrt beträgt der Anteil derer, die sich gar nicht oder nur einmal beworben haben, unter den Verkehrswirtschaftler/innen lediglich 15% und unter den Verkehrsingenieur/innen 30%. Zudem ist der Anteil derjenigen Absolvent/innen, die bei der Bewerbungszahl Extremwerte über 50 angaben bei den Verkehrswirtschaftler/innen mit 21% sieben Mal so groß wie bei den Verkehrsingenieur/innen. Entsprechend liegt auch die Zahl der Bewerbungen im Mittel bei den Verkehrswirtschaftler/innen deutlich über dem der Verkehrsingenieur/innen. Die genannten Unterschiede sind signifikant. Im Vergleich zu den bundesweiten Befragungsergebnissen haben die Dresdner Absolvent/innen beider Studienfächer damit deutlich mehr Bewerbungen geschrieben.

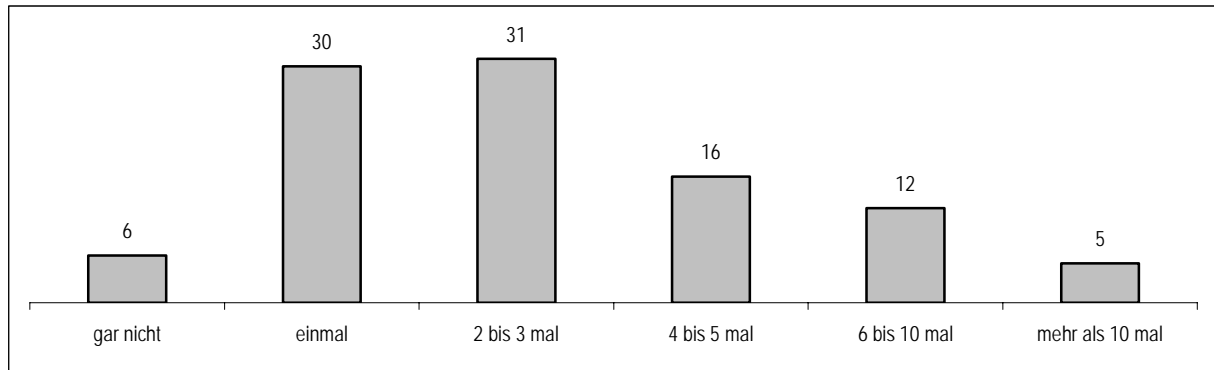
Tab. 4.3: Häufigkeit von Bewerbungen (in %) und Median nach Studienfach und im Bundesvergleich

	Verkehrswirtschaft (n = 102)	Verkehrsingenieurwesen (n = 99)	Gesamt (n = 201)	WiWi andere bundesweit (HIS 2001)	Maschinenbau/ VT bundesweit (HIS 2001)
gar nicht	4	3	3	5	6
einmal	11	27	19	14	22
2-5 mal	17	28	22	26	31
6-10 mal	12	11	11	21	21
11-20 mal	13	15	14	16	13
21-50 mal	24	12	18	10	6
über 50 mal	21	3	12	8	1
Median	17	4	8	nicht ausgewiesen	nicht ausgewiesen

Die Absolvent/innen, die zehn oder mehr Bewerbungen initiierten, haben im Mittel (Median) mit 30 Bewerbungen vier Einladungen zu Vorstellungsgesprächen erzielt. Befragte, die sich bei weniger als zehn potentiellen Arbeitsgebern beworben haben,

haben im Mittel mit zwei Bewerbungen ein Vorstellungsgespräch realisiert. Dabei ist ein mittelstarker signifikanter Zusammenhang zwischen der Zahl der Bewerbungen und der Abschlussnote festzustellen ( $R = 0,41^{**}$ ) sowie ein schwach signifikanter Zusammenhang zwischen der Anzahl der Vorstellungsgespräche und der Abschlussnote. Das heisst, bei Absolvent/innen mit einer besseren Abschlussnote ist die Wahrscheinlichkeit höher, dass diese bis zur ersten Anstellung weniger Bewerbungen schreiben bzw. Vorstellungsgespräche führen (müssen).

Abb. 4.6: Häufigkeit von Einladungen zu Bewerbungsgesprächen (in %),  $n = 209$



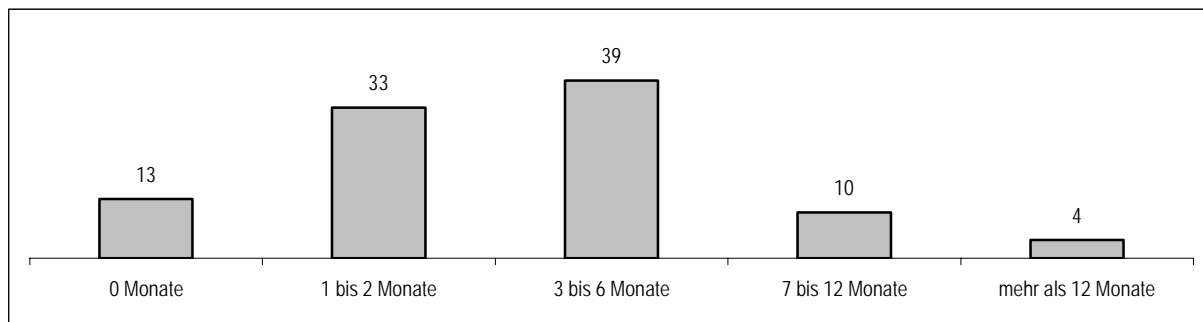
Dabei ist der Anteil derjenigen, die nur eine Einladung zu einem Vorstellungsgespräch erhielten bzw. wo nur ein Vorstellungsgespräch bis zur ersten Anstellung notwendig war, bei den Verkehrsingenieur/innen fast doppelt so groß wie bei den Verkehrswirtschaftler/innen. So erreichten die Verkehrswirtschaftler/innen mit den Bewerbungen drei Einladungen zu Vorstellungsgesprächen und die Verkehrsingenieur/innen zwei, der Unterschied ist signifikant.

Tab. 4.4: Häufigkeit von Einladungen zu Bewerbungsgesprächen (in %) und Median nach Studienfach

	Verkehrswirtschaft ( $n = 103$ )	Verkehrsingenieurwesen ( $n = 103$ )	Gesamt ( $n = 206$ )
gar nicht	7	6	6
einmal	21	39	30
2 bis 3 mal	30	31	31
4 bis 5 mal	18	13	16
6 bis 10 mal	17	8	13
mehr als 10 mal	6	4	5
Median*	3	2	3

Fast der Hälfte der Befragten (46%) gelang der Berufseinstieg bereits innerhalb von zwei Monaten. Der Median der Dauer der aktiven Stellensuche liegt bei drei Monaten. Dabei ist die Suchdauer bei jenen erwartungsgemäß höher, die zehn oder mehr Bewerbungen geschrieben haben, der Median liegt hier bei sechs Monaten. Auch hier lässt sich wieder ein schwach signifikanter Zusammenhang zwischen Suchdauer und Abschlussnote feststellen. Das heisst, die Befragten mit besserer Abschlussnote haben auch mit höherer Wahrscheinlichkeit eine etwas kürzere Phase der Stellensuche bis zur ersten Beschäftigung.

Abb. 4.7: Dauer der aktiven Stellensuche (in %), n = 203



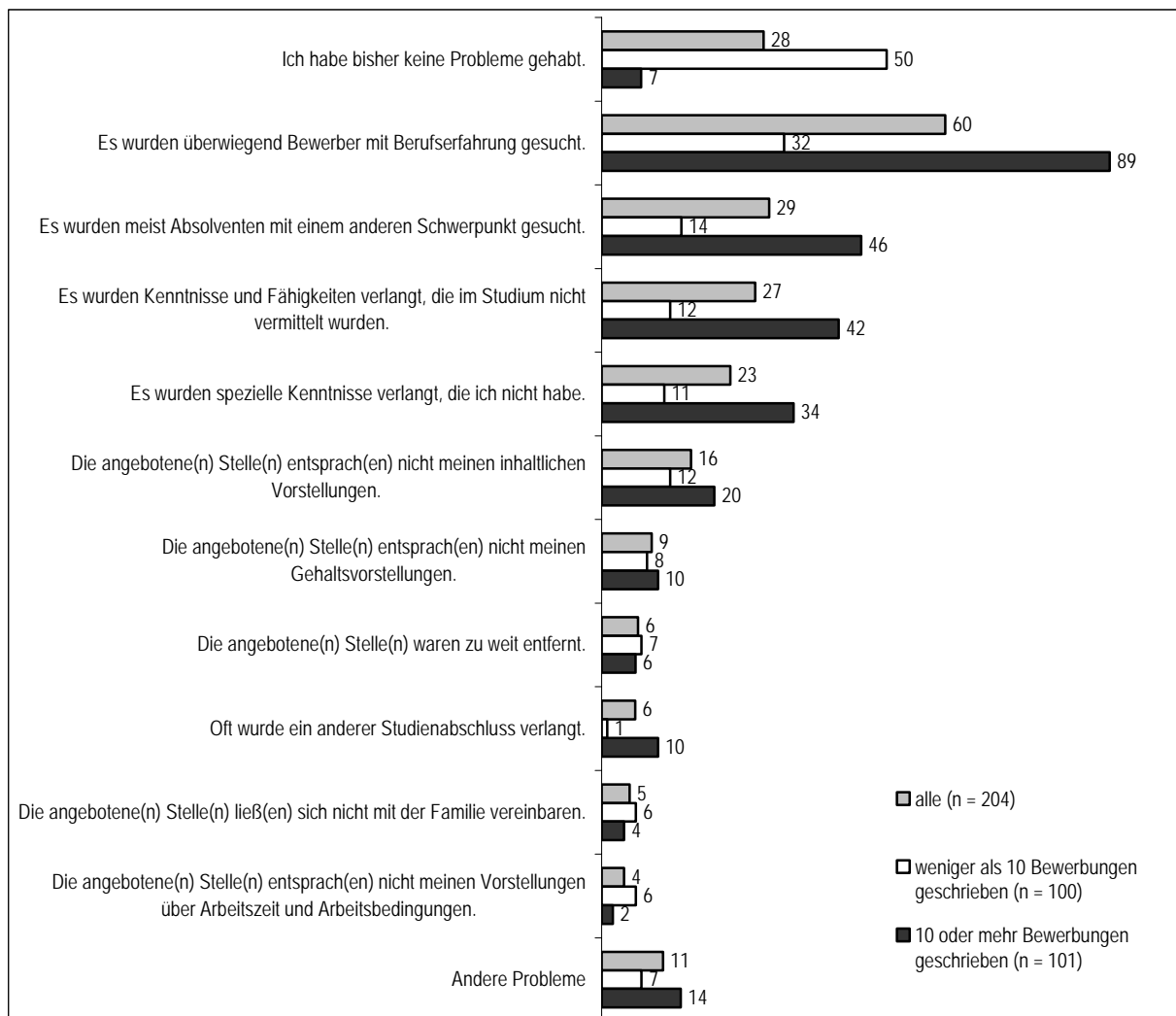
Wie bereits die vorangegangenen Ergebnisse vermuten ließen, haben die Verkehrsingenieur/innen eine kürzere Phase der Stellensuche. Der Median liegt hier bei zwei Monaten und unter den Befragten der Verkehrswirtschaft bei vier Monaten. Der Unterschied erreicht allerdings kein signifikantes Niveau.

Tab. 4.5: Dauer der aktiven Stellensuche (in %) und Median nach Studienfach

	Verkehrswirtschaft (n = 101)	Verkehrsingenieurwesen (n = 99)	Gesamt (n = 200)
0 Monate	11	16	14
1 bis 2 Monate	29	38	34
3 bis 6 Monate	38	39	39
7 bis 12 Monate	16	4	10
mehr als 12 Monate	7	2	5
Median	4	2	3

Im Mittel markierten die Befragten bei der Frage nach Problemen bei der Stellensuche zwei von zehn Kategorien. Am häufigsten wurde das Problem der fehlenden Berufserfahrung genannt, 60% der Befragten gaben dies an (vgl. Abb. 4.8). Darüber hinaus markierten jeweils knapp 30% der Befragten die Kategorie „Es wurden meist Absolvent/innen mit einem anderen Schwerpunkt gesucht“ und „Es wurden Kenntnisse und Fähigkeiten verlangt, die im Studium nicht vermittelt wurden“. Etwa ein Fünftel gab an, dass spezielle Kenntnisse verlangt wurden, über die die Absolvent/innen nicht verfügen bzw. dass die angebotene(n) Stelle(n) nicht den inhaltlichen Vorstellungen entsprach(en). Dabei zeigen sich auch bei der Frage nach den Schwierigkeiten bei der Stellensuche Zusammenhänge mit der Anzahl der Bewerbungen. Die Hälfte der befragten Absolvent/innen, die weniger als zehn Bewerbungen schrieb, markierte die Kategorie „Ich habe bisher keine Probleme gehabt.“ Diese Kategorie kreuzten lediglich 7% derjenigen an, die zehn oder mehr Bewerbungen geschrieben haben.

Abb. 4.8: Häufigkeit der Probleme bei der Stellensuche nach der Anzahl der initiierten Bewerbungen (in %), Mehrfachnennungen möglich



Der Anteil der Absolvent/innen, die angegeben haben, dass sie keine Probleme bei der Stellensuche hatten, ist unter den Verkehrsingenieur/innen mit 40% mehr als doppelt so hoch wie unter den Verkehrswirtschaftler/innen (16%). Der Unterschied ist signifikant. Auch bei den anderen Antwortmöglichkeiten zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede zwischen den Studienfächern. Zwar gaben die Befragten beider Studienfächer als größtes Problem bei der Stellensuche die fehlende Berufserfahrung an, jedoch ist dieser Anteil unter den Verkehrswirtschaftler/innen signifikant größer. Darüber hinaus gaben die Verkehrswirtschaftler/innen signifikant häufiger an, dass Kenntnisse und Fähigkeiten verlangt wurden, die im Studium nicht vermittelt wurden bzw. die die Befragten nicht hatten und dass meist Absolvent/innen mit einem anderen Schwerpunkt gesucht wurden. Im bundesweiten Vergleich zeigt sich, dass die befragten Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft der TU Dresden deutlich häufiger Schwierigkeiten bei der Stellensuche hatten. Dabei erwies sich der Zuschnitt der Stelle (Forderung von Praxiserfahrungen, anderen Abschlüssen, anderen Studienschwerpunkten oder speziellen nicht vorhandenen Fachkenntnissen) für die Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen als deutlich problematischer. Die mit den

angebotenen Stellen verknüpften Rahmenbedingungen (Gehaltsangebot, Arbeitsinhalte, Entfernung vom Wohnort, Arbeitsbedingungen, Vereinbarkeit mit der Familie) stellten sich dagegen weniger als Problem dar. Diese Unterschiede zeigen sich in abgeschwächter Form auch im Vergleich der Verkehrsingenieur/innen mit den bundesweit Befragten Absolvent/innen der Fachrichtung Maschinenbau/ Verfahrenstechnik.

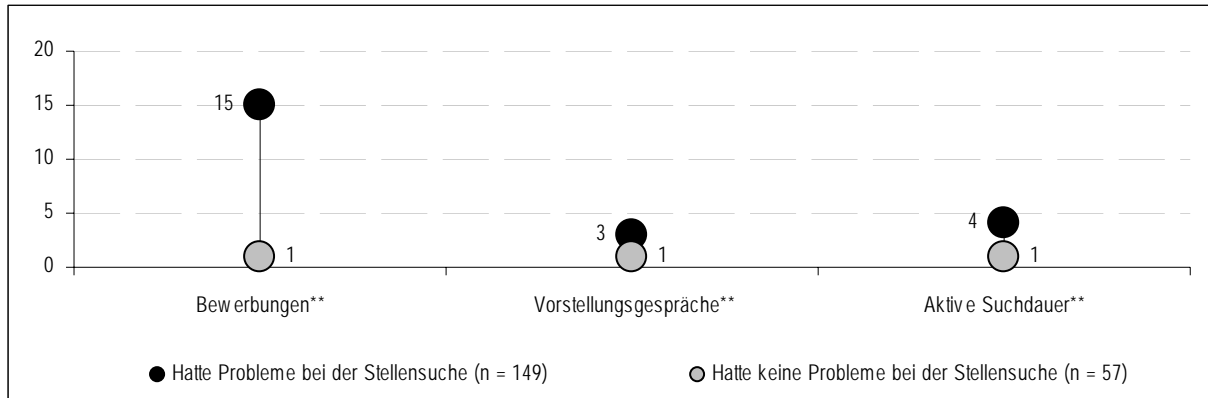
Tab. 4.6: Häufigkeit der Probleme bei der Stellensuche nach Studienfach und im Bundesvergleich (in %), Mehrfachnennungen möglich

	Verkehrswirtschaft (n = 102)	Verkehrsingenieurwesen (n = 99)	Gesamt (n = 201)	WiWi bundesweit (HIS 2001)	Maschinenbau/ VT bundesweit (HIS 2001)
Ich habe bisher keine Probleme gehabt.**	16	40	28	31	32
Es wurden überwiegend Bewerber mit Berufserfahrung gesucht.**	79	43	60	42	35
Es wurden Kenntnisse und Fähigkeiten verlangt, die im Studium nicht vermittelt wurden.**	38	17	29	-	-
Es wurden meist Absolventen mit einem anderen Schwerpunkt gesucht.*	37	23	27	17	13
Es wurden spezielle Kenntnisse verlangt, die ich nicht habe.**	34	11	23	12	8
Die angebotene(n) Stelle(n) entsprach(en) nicht meinen inhaltlichen Vorstellungen.	17	15	16	30	33
Die angebotene(n) Stelle(n) entsprach(en) nicht meinen Gehaltsvorstellungen.	9	9	9	17	12
Oft wurde ein anderer Studienabschluss verlangt.	7	5	6	1	2
Die angebotene(n) Stelle(n) waren zu weit entfernt.	7	6	6	11	21
Die angebotene(n) Stelle(n) ließ(en) sich nicht mit der Familie vereinbaren.	4	6	5	9	14
Die angebotene(n) Stelle(n) entsprach(en) nicht meinen Vorstellungen über Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen.	3	5	4	11	12
Andere Probleme	14	8	11	4	5

Bei den Befragten, die keine Probleme bei der Stellensuche hatten, ist diese Problemlösung auch bei anderen Aspekten festzustellen. Diese Absolvent/innen schrieben signifikant weniger Bewerbungen, hatten signifikant weniger Vorstellungsgespräche und haben auch signifikant kürzer bis zur ersten Anstellung gesucht, als ihre ehemaligen Kommiliton/innen mit Problemen bei der Stellensuche (vgl. Abb. 4.9). Dabei zeigen sich Zusammenhänge zwischen dem Erfolg dieser Gruppe und der Abschlussnote sowie der Studiendauer (Fach- und Hochschul-

semester). Kein Zusammenhang zeigt sich dagegen mit Dauer und Anzahl absolvierter Praktika, der Erwerbstätigkeit im Studium generell bzw. der Beschäftigung als studentische Hilfskraft.

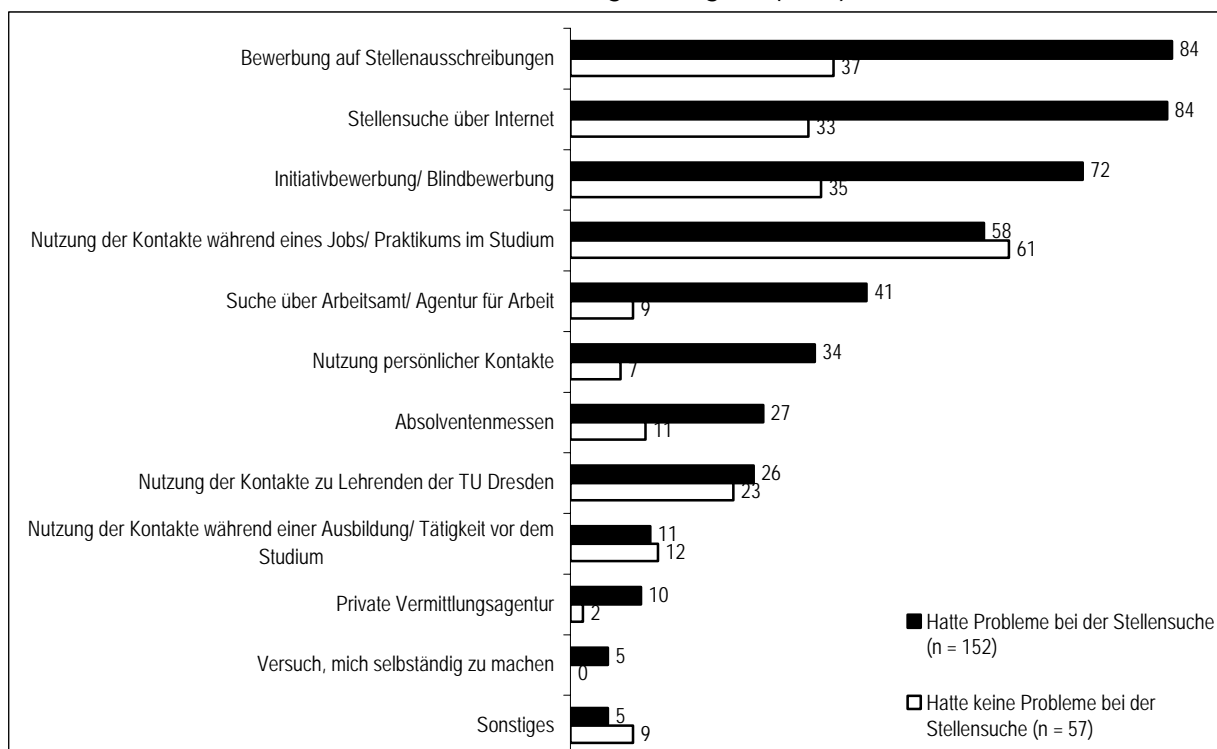
Abb. 4.9: Anzahl der Bewerbungen, Vorstellungsgespräche und Dauer der aktiven Stellensuche (in Monaten) nach Problemen bei der Stellensuche (Median)



Auffällig ist zudem, dass die Gruppe der Befragten, die keine Probleme bei der Stellensuche hatte, die eher anonymen Bewerbungsstrategien (Bewerbung auf Stellenausschreibungen, Stellensuche über das Internet, Initiativbewerbung und die Suche über die Agentur für Arbeit) in deutlich geringerem Umfang nutzte oder nutzen musste. Dieser Gruppe dienten dagegen vor allem Kontakte während einer Ausbildung/ Tätigkeit vor dem Studium und zu Lehrenden der TU Dresden häufiger. Darüber hinaus ist festzustellen, dass diese Befragten lediglich zwei bis drei Strategien der Stellensuche nutzen (mussten), bis sie ihre erste Anstellung fanden. Die Befragten, die angaben, dass sie Probleme bei der Stellensuche hatten, nutzten dagegen zwischen vier und fünf verschiedene Strategien.

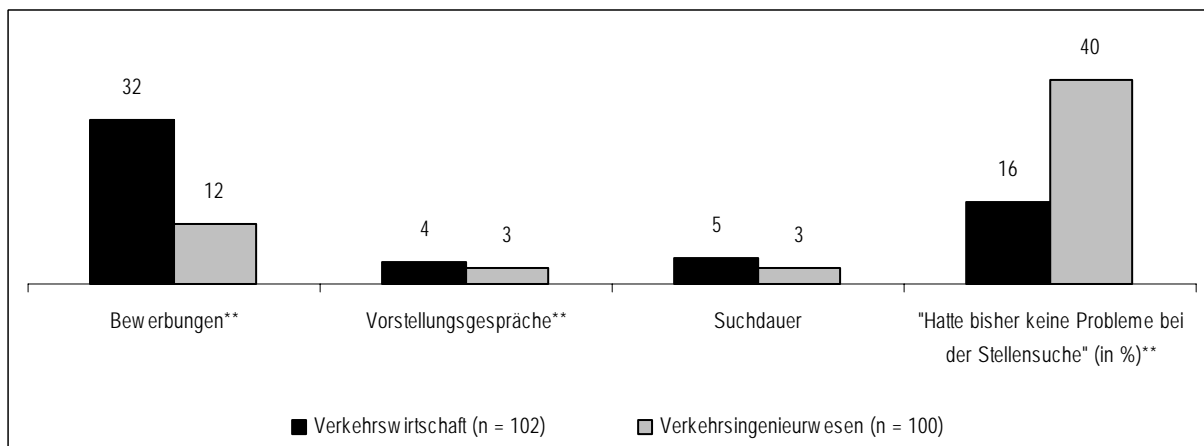


Abb. 4.10: Häufigkeit der genutzten Strategie bei der Stellensuche nach „Hatte Probleme bei der Stellensuche“, Mehrfachnennungen möglich (in %)



Im Vergleich der Absolvent/innen der Studienfächer Verkehrswirtschaft und Verkehrsingenieurwesen kann zusammenfassend festgehalten werden, dass der Berufseinstieg, gemessen an der Zahl der Bewerbungen, der Vorstellungsgespräche, der Suchdauer sowie der Zustimmung zur Antwortkategorie „Ich hatte bisher keine Probleme bei der Stellensuche“, für die Verkehrsingenieur/innen deutlich unproblematischer verläuft.

Abb. 4.11: Anzahl der Bewerbungen, Vorstellungsgespräche, Dauer der aktiven Stellensuche und Probleme bei der Stellensuche nach Studienfach, Mittelwerte<sup>27</sup>



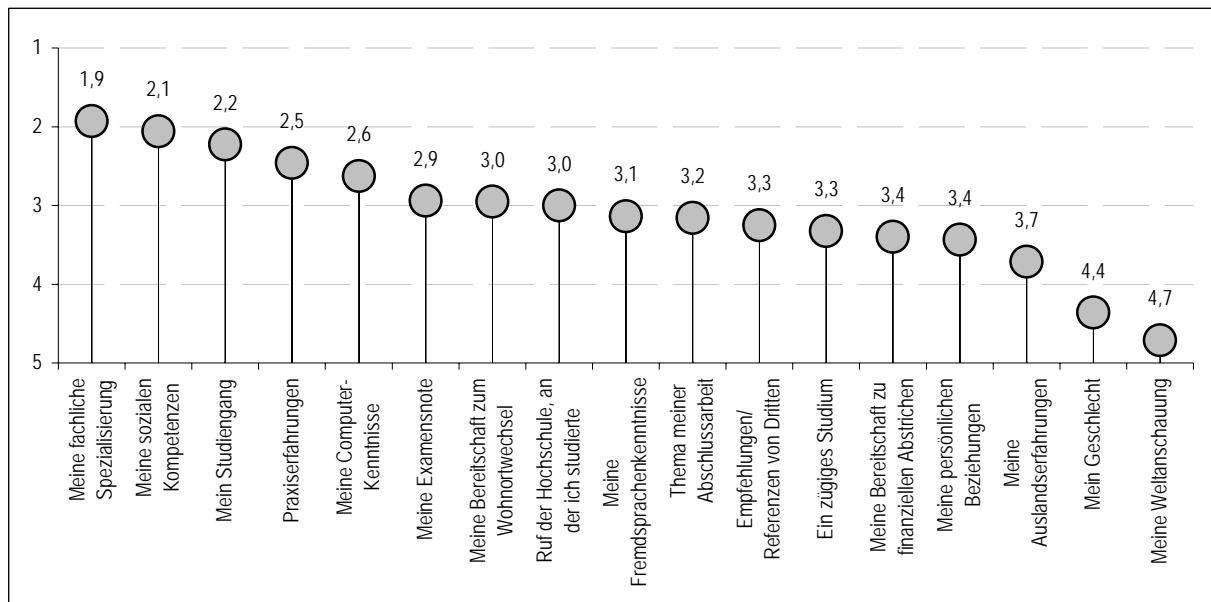
<sup>27</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

### 4.1.2 Berufsstart

Zunächst werden die Einschätzungen der befragten Absolvent/innen bezüglich der Wichtigkeit bestimmter Aspekte für die Einstellung bei ihrem Arbeitgeber dargestellt. Dazu war eine fünfstufige Skala von 1 („sehr wichtig“) bis 5 („gar nicht wichtig“) vorgegeben.

Die Befragten sind überwiegend der Meinung, dass die fachliche Spezialisierung, soziale Kompetenzen und das abgeschlossene Studienfach die wichtigsten Einstellungskriterien für den Arbeitgeber darstellen. Praxiserfahrungen und Computerkenntnissen werden ebenfalls eine tendenziell große Bedeutung zugeschrieben. Als weitgehend unbedeutend schätzen die Absolvent/innen ihre Weltanschauung und, dies trifft sowohl auf die männlichen als auch auf die weiblichen Befragten zu, ihr Geschlecht ein.

Abb. 4.12: Zugemessene Bedeutung verschiedener Aspekte bei der Einstellung, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr wichtig ... 5 = gar nicht wichtig), n = 207



Im Vergleich der Studienfächer der Fakultät Verkehrswissenschaften werden wieder einige Unterschiede sichtbar (vgl. Tab. 4.7). Dabei ist unter den Verkehrsingenieur/innen der Anteil an Befragten, die ihr Studienfach, ihre Examensnote, den Ruf der Hochschule, an der sie studierten und ein zügiges Studium als für die Einstellung als für den Arbeitgeber (sehr) wichtig einschätzen, signifikant größer als bei den Verkehrswirtschaftler/innen. Während die Verkehrsingenieur/innen solchen studiennahen, formalen Aspekten eine größere Bedeutung bei der Einstellung zumessen, schätzten die Verkehrswirtschaftler/innen eher Zusatzqualifikationen und bestimmte persönliche Eigenschaften (soziale Kompetenzen, Praxiserfahrungen, Fremdsprachenkenntnisse und Bereitschaft zu finanziellen Abstrichen) häufiger als (sehr) wichtig ein, der Unterschied ist allerdings nicht signifikant. Im Vergleich zu den bundesweiten Angaben zeigt sich, dass sowohl

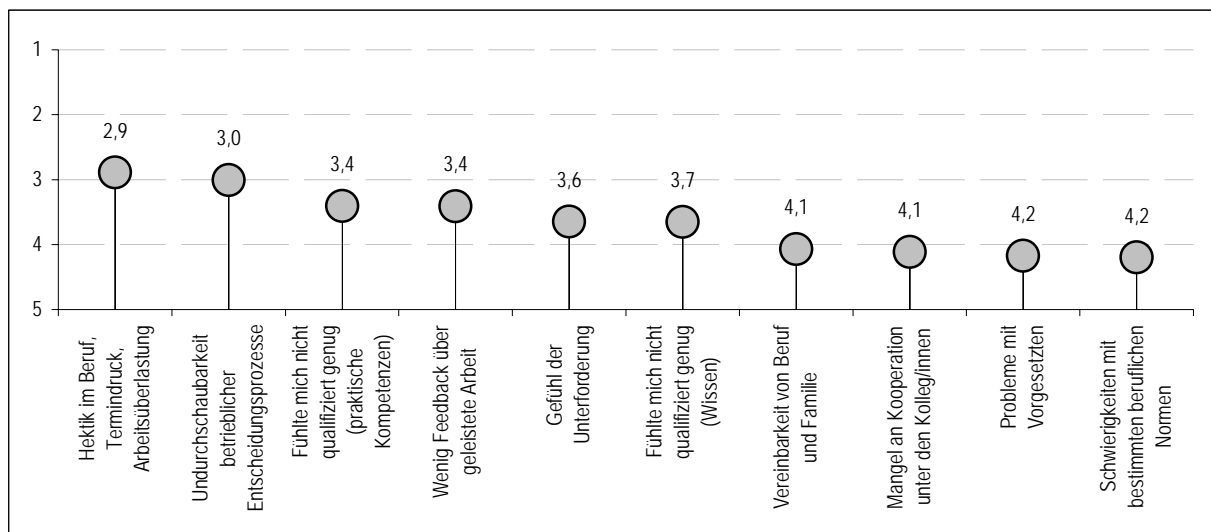
die Verkehrswirtschaftler/innen als auch die Verkehrsingenieur/innen der TU Dresden Praxiserfahrungen, Computer- und Fremdsprachenkenntnissen, einem zügigen Studium, der Examensnote, Auslandserfahrungen und persönlichen Beziehungen eine für die Einstellung beim Arbeitgeber deutlich geringere Bedeutung zumessen. Die fachliche Spezialisierung und der Ruf der Hochschule werden dagegen von den Dresdner Absolvent/innen etwas häufiger als (sehr) wichtig bei der Einstellung eingeschätzt.

Tab. 4.7: Zugemessene Bedeutung verschiedener Aspekte bei der Einstellung nach Studienfach und im Bundesvergleich, Summe der Häufigkeiten der Nennungen „sehr wichtig“ und „wichtig“ (Skala: 1 = sehr wichtig ... 5 = gar nicht wichtig), (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 102)	Verkehrsingenieurwesen (n = 102)	Gesamt (n = 204)	WiWi bundesweit HIS 2001	Maschinenbau/ VT bundesweit (HIS 2001)
Meine fachliche Spezialisierung	70	87	79	61	36
Meine sozialen Kompetenzen (sprachliche Gewandtheit, Auftreten)	82	67	74	-	-
Mein Studiengang**	52	76	64	-	-
Praxiserfahrungen	62	52	57	93	80
Meine Computer-Kenntnisse	47	49	48	82	81
Meine Examensnote**	30	51	41	59	65
Meine Bereitschaft zum Wohnortwechsel (auch ins Ausland)	46	47	46	37	48
Ruf der Hochschule, an der ich studierte**	29	52	41	18	32
Meine Fremdsprachenkenntnisse	39	29	34	77	83
Thema meiner Abschlussarbeit	33	35	34	-	-
Empfehlungen/ Referenzen von Dritten	36	41	39	-	-
Ein zügiges Studium**	15	41	28	62	69
Meine Bereitschaft zu finanziellen Abstrichen	26	17	22	14	12
Meine persönlichen Beziehungen	24	25	24	51	38
Meine Auslandserfahrungen	24	25	25	63	60
Mein Geschlecht	8	6	7	13	12
Meine Weltanschauung (z.B. Parteimitgliedschaft, Religion)	3	1	2	-	-

Zum Abschluss des Fragenkomplexes sollten die Hochschulabgänger/innen noch einmal auf einer fünfstufigen Skala einschätzen, inwieweit bei ihrem Berufsstart bestimmte Probleme auftraten. Insgesamt scheinen beim Berufsstart keine systematischen Belastungen für die Befragten aufzutreten, alle aufgeführten Aspekte werden tendenziell verneint. Allerdings wurde die Skalierung bei allen Aspekten voll ausgenutzt, was bedeutet, dass einige Absolvent/innen durchaus Schwierigkeiten hatten. Die Probleme beim Berufseinstieg sahen die befragten Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften am häufigsten in der Hektik im Beruf und der Undurchschaubarkeit betrieblicher Entscheidungsprozesse.

Abb. 4.13: Aufgetretene Probleme beim Berufseinstieg, Mittelwerte  
(Skala: 1 = sehr stark ... 5 = gar nicht), n = 206



Hinsichtlich der aufgetretenen Probleme zeigen sich zwischen den Studienfächern keine signifikanten Unterschiede. Alle befragten Absolvent/innen sehen die Hektik im Beruf und die Undurchschaubarkeit betrieblicher Entscheidungsprozesse als größtes Problem beim Berufseinstieg an. Etwas häufiger als die Verkehrswirtschaftler/innen gaben die Verkehrsingenieur/innen allerdings als Problem an, sich nicht qualifiziert genug zu fühlen. Unter den Verkehrswirtschaftler/innen ist dagegen der Anteil derjenigen, die angaben, sich unterfordert zu fühlen, etwas größer als bei den Verkehrsingenieur/innen. Auch bundesweit sehen sich die Absolvent/innen der wirtschaftswissenschaftlichen Studiengänge hauptsächlich mit der Hektik im Beruf und der Undurchschaubarkeit betrieblicher Entscheidungsprozesse konfrontiert und auch im Vergleich der anderen „Problemkategorien“ zeigen sich keine größeren Unterschiede. Tendenziell hatten die Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen im Bundesvergleich etwas häufiger mit dem Problem der mangelnden Kooperation unter den Kolleg/innen zu kämpfen, während sich die Verkehrsingenieur/innen im Vergleich zu den bundesweiten Ergebnissen noch stärker der Hektik im Beruf bzw. der Arbeitsüberlastung ausgesetzt sahen.

Tab. 4.8: Aufgetretene Probleme beim Berufseinstieg nach Studienfach, Summe der Häufigkeiten der Nennungen „sehr stark“ und „stark“ (Skala: 1 = sehr stark ... 5 = gar nicht), (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 102)	Verkehrsingenieurwesen (n = 101)	Gesamt (n = 203)	WiWi bundesweit HIS 2001	Maschinenbau/ VT bundesweit HIS 2001
Hektik im Beruf, Termindruck, Arbeitsüberlastung	41	41	41	38	29
Undurchschaubarkeit betrieblicher Entscheidungsprozesse	37	37	37	33	38
Fühlte mich nicht qualifiziert genug (praktische Kompetenzen)	25	31	28	21	21
Fühlte mich nicht qualifiziert genug (Wissen)	14	21	17		
Wenig Feedback über geleistete Arbeit	24	23	23	30	25
Gefühl der Unterforderung	25	14	19	18	19
Vereinbarkeit von Beruf und Familie	12	11	11	19	23
Mangel an Kooperation unter den Kolleg/innen	10	9	9	17	10
Probleme mit Vorgesetzten	13	7	10	10	7
Schwierigkeiten mit bestimmten beruflichen Normen (z.B. geregelte Arbeitszeit, Kleidung, Betriebshierarchie)	9	6	7	6	6

### 4.1.3 Tätigkeiten

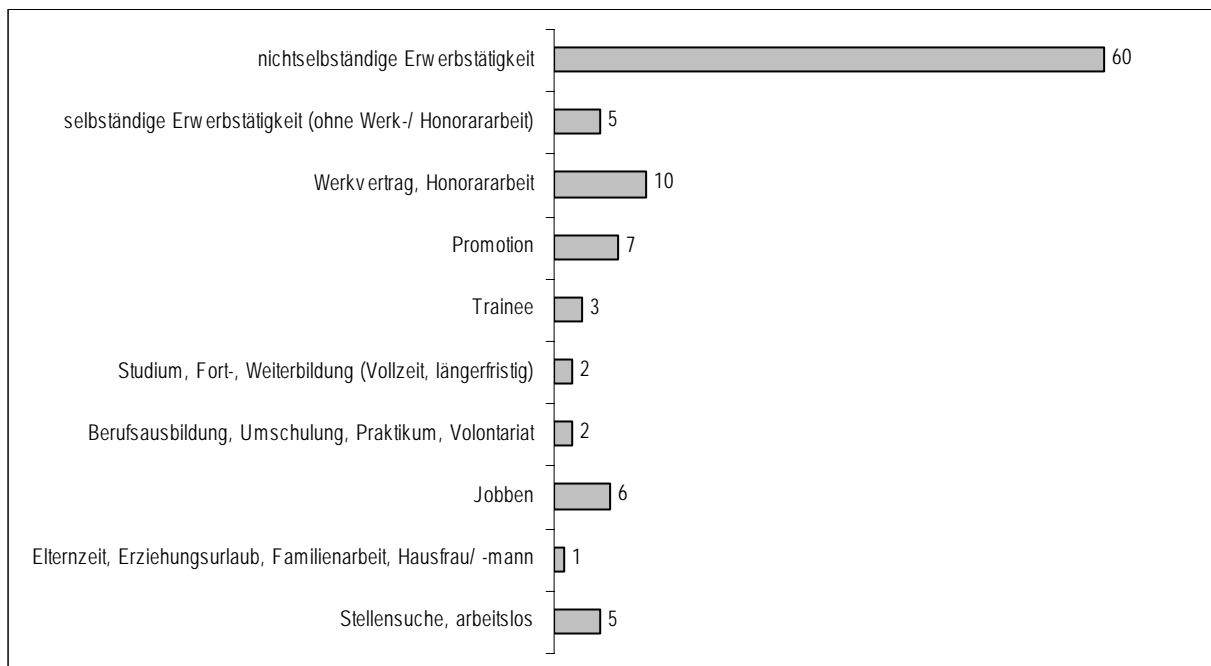
Im folgenden Abschnitt steht der Tätigkeitsverlauf nach dem Studium im Zentrum der Betrachtung. Dazu wurden Aussagen zur ersten und zur aktuellen Tätigkeit sowie zum Zeitraum zwischen erster und aktueller Tätigkeit erhoben. Diese enthalten Angaben über den Status, die Form und den Bereich der Beschäftigung, sowie das Einkommen, die Befristung der Stelle und die tatsächliche Wochenarbeitszeit.

#### 4.1.3.1 Erste Tätigkeit

60% der befragten Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften nahmen bereits während der ersten Tätigkeit nach dem Studium eine nichtselbständige Erwerbstätigkeit auf, 10% waren im Rahmen eines Werk-/ oder Honorarvertrages beschäftigt. Weitere 7% der Befragten promovierten und 5% gingen einer selbständigen Erwerbstätigkeit nach. 5% der befragten Absolvent/innen haben eine Phase der Arbeitssuche explizit angegeben. Zwischen der ersten Tätigkeit und dem

Ende des Studiums liegt dabei ein Zeitraum, der durch die Angaben im Fragebogen nicht zu rekapitulieren ist.<sup>28</sup> Der Mittelwert dieses Zeitraums beträgt sechs Wochen.

Abb. 4.14: Tätigkeitsform der ersten Tätigkeit nach dem Studium (in %), n = 193



Im Vergleich der Tätigkeitsform nach Studienfach zeigen sich die größten Unterschiede in der Zahl der Promovierenden und der Befragten, die eine Trainee-Stelle besetzen. Diese Anteile sind bei den Verkehrsingenieur/innen mit 11% bzw. 5% etwa fünf Mal so groß wie bei den Verkehrswirtschaftler/innen. Bei den Verkehrswirtschaftler/innen zeigen sich dagegen höhere Anteile sowohl an Absolvent/innen, die sich in Studium, Weiterbildung, Berufsausbildung, Umschulung oder Praktikum befinden als auch an Befragten, die angaben zu jobben oder auf Arbeitssuche zu sein. Der Anteil der nichtselbständig Beschäftigten liegt dagegen in beiden Studienfächern bei etwa 60%.

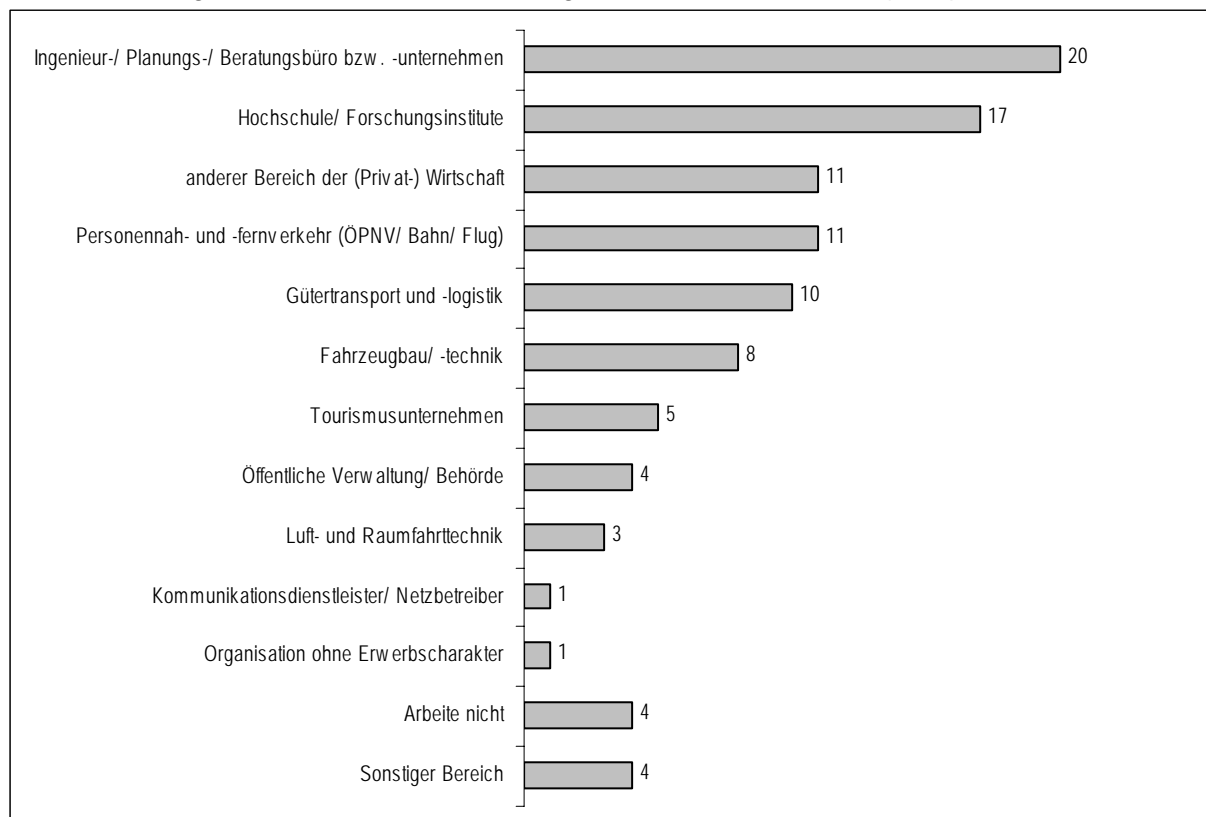
<sup>28</sup> Anhand der Daten bezüglich des Beginns der Stellensuche und der Dauer der Stellensuche ist hier zu vermuten, dass viele Absolvent/innen die Beschreibung ihrer Tätigkeitsbiografie nicht direkt nach dem Studium beginnen, sondern erst mit der Aufnahme der ersten Tätigkeit.

Tab. 4.9: Tätigkeitsform der ersten Tätigkeit nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 87)	Verkehrs- ingenieurwesen (n = 103)	Gesamt (n = 190)
nichtselbständige Erwerbstätigkeit	57	61	59
selbständige Erwerbstätigkeit (ohne Werk-/ Honorararbeit)	6	4	5
Werkvertrag, Honorararbeit	8	13	11
Promotion	2	11	7
Trainee	1	5	3
Studium, Fort-, Weiterbildung (Vollzeit, längerfristig)	3	0	2
Berufsausbildung, Umschulung, Praktikum, Volontariat	3	1	2
Jobben	9	4	6
Elternzeit, Erziehungsurlaub, Familienarbeit, Hausfrau/ -mann	1	0	1
Stellensuche, arbeitslos	8	2	5

Die Aufschlüsselung der Tätigkeitsbereiche zeigt, dass die Befragten bei ihrer ersten Tätigkeit vorwiegend in Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüros bzw. -unternehmen und an Hochschulen bzw. tätig waren. Darüber hinaus war jeweils etwa ein Zehntel der Befragten im Personennah- oder -fernverkehr, im Bereich Gütertransport- und Logistik sowie im Fahrzeugbau bzw. -technik beschäftigt.

Abb. 4.15: Tätigkeitsbereich der ersten Tätigkeit nach dem Studium (in %), n = 204



Die nach den beiden Studienfächern getrennte Betrachtung zeigt wieder signifikante Unterschiede. Dabei sind die Verkehrsingenieur/innen häufiger in Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüros bzw. -unternehmen, im Bereich Luft- und Raumfahrttechnik und, auch im Zusammenhang mit der höheren Zahl an Promovierenden, an Hochschulen und Forschungsinstituten tätig. Die Verkehrswirtschaftler/innen sind dagegen vor allem öfter auch in Tourismusunternehmen und anderen Bereichen der (Privat-)Wirtschaft beschäftigt.

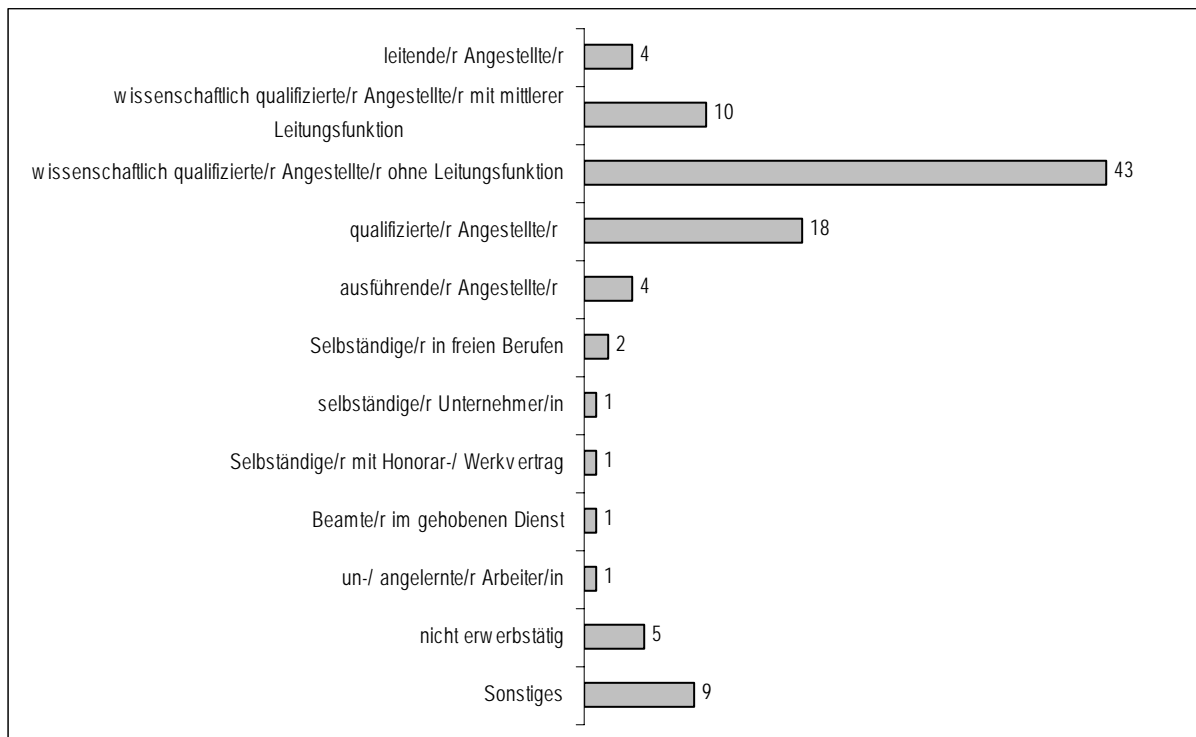
Tab. 4.10: Tätigkeitsbereich der ersten Tätigkeit nach dem Studium nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 97)	Verkehrs- ingenieurwesen (n = 104)	Gesamt (n = 201)
Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüro bzw. -unternehmen	6	33	20
Hochschule/ Forschungsinstitute	14	19	17
anderer Bereich der (Privat-) Wirtschaft	15	7	11
Personennah- und -fernverkehr (ÖPNV/ Bahn/ Flug)	8	14	11
Gütertransport und -logistik	11	8	9
Fahrzeugbau/ -technik	9	6	7
Tourismusunternehmen	11	0	5
Öffentliche Verwaltung/ Behörde	5	3	4
Luft- und Raumfahrttechnik	1	6	3
Kommunikationsdienstleister/ Netzbetreiber	3	0	1
Organisation ohne Erwerbscharakter	1	1	1
Arbeitslos	7	2	4
Sonstiger Bereich	6	2	4

Der überwiegende Teil (43%) der befragten Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften ist dabei als wissenschaftlich qualifizierter Angestellter ohne Leitungsfunktion beschäftigt. Weitere 18% sind als qualifizierte Angestellte und 10% als wissenschaftlich qualifizierte Angestellte mit mittlerer Leitungsfunktion tätig. Unter den Kategorien „nicht erwerbstätig“ und „Sonstiges“ wurden Praktikas, Studium, Promotion, Referendariat, Berufsausbildung, Umschulung, Fort- bzw. Weiterbildung sowie Stellensuche genannt.



Abb. 4.16: Berufliche Stellung der ersten Tätigkeit nach dem Studium (in %), n = 207



Der Vergleich der Studienfächer hinsichtlich der beruflichen Stellung spiegelt einige Unterschiede im Tätigkeitsbereich wieder. So sind die Befragten des Verkehrsingenieurwesens mit 61% mehr doppelt so häufig als wissenschaftlich qualifizierte Angestellte ohne Leitungsfunktion beschäftigt als die Verkehrswirtschaftler/innen (26%). Die Verkehrswirtschaftler/innen sind dagegen häufiger als leitende bzw. ausführende Angestellte und Selbständige tätig. Auch der Anteil der Absolvent/innen, die „nicht erwerbstätig“ bzw. „Sonstiges“ angaben, ist unter den Verkehrswirtschaftler/innen größer. Bundesweit sind die Absolvent/innen der Fachrichtung Wirtschaftswissenschaften ebenso wie die Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen überwiegend, allerdings noch deutlich häufiger, als wissenschaftliche Angestellte ohne Leitungsfunktion und als Beamte tätig (vgl. Tab. 4.11). Der Anteil der leitenden Angestellten ist im Bundesdurchschnitt geringer. Diese Unterschiede zeigen sich in der Tendenz auch im Vergleich der Dresdner Verkehrsingenieur/innen mit dem Bundesdurchschnitt. Darüber hinaus fällt hier der Anteil der qualifizierten Angestellten unter den Dresdner Absolvent/innen höher und der Anteil der wissenschaftlich qualifizierten Angestellten mit mittlerer Leitungsfunktion geringer aus.

Tab. 4.11: Berufliche Stellung der ersten Tätigkeit nach dem Studium nach Studienfach und im Bundesvergleich (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 99)	Verkehrsingenieurwesen (n = 105)	Gesamt (n = 204)	WiWi bundesweit HIS 2001	Maschinenbau/ VT bundesweit HIS 2001
leitende/r Angestellte/r	6	2	4	3	1
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r mit mittlerer Leitungsfunktion	11	8	9	10	14
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r ohne Leitungsfunktion	26	61	44	57	73
selbständige/r Unternehmer/in	3	0	1	6	3
Selbständige/r in freien Berufen	1	3	2		
Selbständige/r mit Honorar-/ Werkvertrag	2	0	1		
Beamte/r im gehobenen Dienst	1	1	1	4	1
qualifizierte/r Angestellte/r	18	17	18	16	7
ausführende/r Angestellte/r	7	1	4	4	1
un- / angelernte/r Arbeiter/in	1	2	1		
nicht erwerbstätig	8	2	5	-	-
Sonstiges	15	3	9	-	-

Die genauen Tätigkeitsbezeichnungen sind noch einmal für beide Studienfächer aufgelistet nach Tätigkeitsbereichen den beiden folgenden Tabellen zu entnehmen. Von den Verkehrswirtschaftler/innen wurden dabei Tätigkeiten im Bereich Logistik und Controlling und von den Verkehrsingenieur/innen Tätigkeiten in Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüros bzw. -unternehmen sowie im Bereich Hochschule, Forschung und Entwicklung am häufigsten genannt. Die meisten Absolvent/innen sind damit ausbildungsadäquat beschäftigt.

Tab. 4.12: Tätigkeitsbezeichnung der ersten Tätigkeit nach dem Studium der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrswirtschaft, n = 98

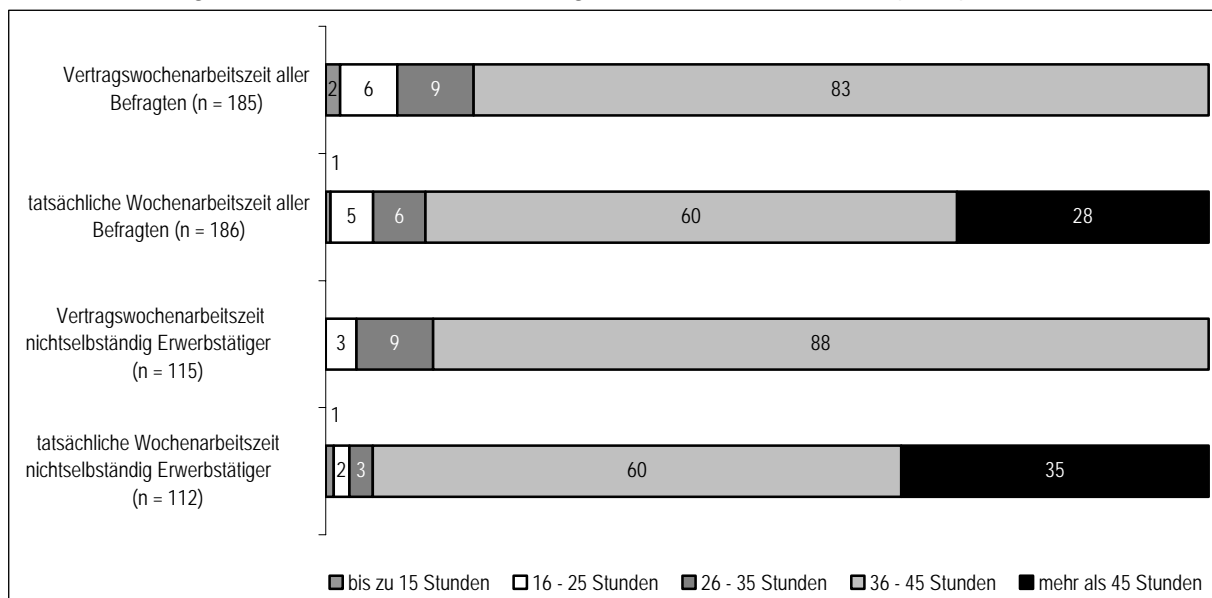
Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl	Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl	
Logistik/ Controlling	Einkauf Disponent/in	4	Hochschule/ Forschung und Entwicklung	wiss. Mitarbeiter	1	
	Controller/in	2		Aufbaustudium	1	
	Controller (Sachbearbeiter)	1		Lehrbeauftragter	1	
	Controller Einkauf	1		Promotionsstipendium	1	
	Logistiker	2		Studentische Hilfskraft	1	
	Distributionslogistiker	1		Studium	1	
	Leiter Logistik	1		2. Studium Studententätigkeit Weiterqualifizierung	1	
	Absatzplaner	1		wissenschaftliche Hilfskraft	1	
	Anwendungsberater, Logistik	1		Öffentliche Verwaltung/ Behörde	Mitarbeiter Fahrplanung	1
	Assistenz CC Transportmanagement	1			Referent	1
	Bereichscontroller	1	Sachbearbeiter Vertriebstechnik		1	
	betriebswirtschaftl. Mitarbeiter	1	Sonstige Bereiche	Trainee	3	
	Cargo Pricing Analyst	1		Assistent der Geschäftsleitung	2	
	Einkauf, Transport und Logistik	1		Abteilungsleiter	1	
	Fahrer	1		Angestellter Geschäftsstelle	1	
	Geschäftsanalyst	1		Assistent der Regionalleitung	1	
	Key Account Manager	1		Assistent des Hauptabteilungsleiters	1	
	Mitarbeiter Verkauf	1		Betriebsleiter und Geschäftsführer	1	
	Praktika/Weiterbildung	1		Fortbildung zum Multimedia- Programmierer	1	
	Produktionshelfer	1		Fortbildungskurs Management for international Business	1	
Trainee Einkauf und Logistik	1	Gruppenleiter		1		
Ingenieurs-/ Planungs-/ Beratungsbüro bzw. - unternehmen	Marketingmitarbeiter	2		Inbound-Mitarbeiterin	1	
	Projektmitarbeit	2		Inventurmitarbeiter	1	
	Beraterin	1		IT-Spezialist/ Softwareentwicklung	1	
	Besucher- und Kundenbetreuer	1		Mitarbeit MDV/EDV	1	
	Finanzkauffrau	1		Projektassistentin	1	
	Produktmanager	1		Projektmanagerin	1	
	Sachbearbeiterin	1		Prozessspezialist	1	
	Systemanalyst	1		selbständiger Promoter	1	
	Unternehmensberater	1		Selbstständiger Dolmetscher/Übersetzer	1	
wirtsch. Prüfungsassistent	1	Servicekraft		1		
Tourismus	Praktikum im Ausland	1	Verkaufshilfe	1		
	Praktikum	1	Vorstandsassistent	1		
	Ferienparkmanagerin	1	Weiterbildung Rechnungswesen	1		
	Incoming Tour Coordinator	1	Nicht erwerbstätig	arbeits-/ erwerbslos	5	
	Organisation von Omnibusmietwagenverkehren	1		arbeitssuchend	5	
	Produktmanagerin Wellnessreisen	1				
	Reiseverkehrskauffrau	1				

Tab. 4.13: Tätigkeitsbezeichnung der ersten Tätigkeit nach dem Studium der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrsingenieurwesen, n = 96

Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl	Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl
Ingenieure-/Planungs-/Beratungsbüro bzw. -unternehmen	Projektingenieur	8	Logistik/Controlling	Angestellter Controlling	1
	Verkehrs- und Angebotsplanung	6		Betriebliche Planung Eisenbahngüterverkehrsunternehmen	1
	Planungsingenieur	4		Eisenbahnbetriebsleiter	1
	Planungsingenieur Bahnübergangssicherungstechnik	1		Freier Mitarbeiter (Projekt) in Kanada	1
	Planungsingenieur Verkehrswegebau	1		Kompetenzmanagement für Triebfahrzeugführer	1
	Ingenieur	2		Logistiker	1
	Mitarbeiter Ingenieurbüro	2		Logistikingenieur	1
	Angebotsplanung im ÖPNV/SPNV	1		Materialflussplaner	1
	Angestellter Dipl.-Ing. VW	1		Produktionsplanung und Steuerung	1
	Assistent des Geschäftsführers, Ingenieurbüro	1		Safety-Manager	1
	Bahnsicherungstechniker	1		techn. Mitarbeiter	1
	Bauüberwacher	1		Trainee Logistics	1
	Consultant	1		Öffentliche Verwaltung/Behörde	Referendariat/ Aufbaustudium
	Entwurfsingenieur für Straßen	1	Referent Verkehrsplanung		1
	freiberufl. Ing.	1	Wiss. Mitarbeiter		1
	GIS Charting Engineer	1	Sonstige Bereiche	Trainee	3
	Honorararbeit	1		Sachbearbeiter	2
	Mitarbeiter Signaltechnik	1		Softwareentwickler	2
	MLP Berater	1		Backfill im Deman- und Supplymanagement	1
	Produktmanager	1		Bahnmitarbeiter	1
Projektleiter Infrastruktur	1	Gabelstaplerfahrer		1	
Projektleitung	1	HiWi im FU AVV		1	
Qualitätsingenieur	1	Küchenhilfe		1	
Systems Engineer	1	Mitarbeiter im Carsharing		1	
Verkehrsingenieur	1	Projektmanager		1	
Hochschule/Forschung/Entwicklung	wiss. Mitarbeiter	21	Referent	1	
	Doktorandin	1	Referent IT Systeme	1	
	Projektarbeit Drittmittelprojekt	1			

Die durchschnittliche tatsächliche Wochenarbeitszeit beträgt für alle Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaften 43 Stunden, während der Arbeitsvertrag im Mittel 37 Stunden vorsieht. Bei den Absolvent/innen, die bereits bei der ersten Tätigkeit einer nichtselbständigen Erwerbstätigkeit nachgingen, beträgt die tatsächliche Wochenarbeitszeit im Durchschnitt 44 Stunden, während im Arbeitsvertrag im Mittel 38 Stunden festgeschrieben sind.

Abb. 4.17: Vertraglich vereinbarter und tatsächlich geleisteter Arbeitsumfang nach Tätigkeitsform bei der ersten Tätigkeit nach dem Studium (in %)



Unter den Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens ist dabei die vertraglich vereinbarte Wochenarbeitszeit mit 38 Stunden höher als bei den befragten Verkehrswirtschaftler/innen (36 Stunden). Auch bei der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit liegen die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens mit durchschnittlich 43 Stunden über dem durchschnittlichen Arbeitsumfang der befragten Verkehrswirtschaftler/innen (42 Stunden), die Unterschiede sind allerdings nicht signifikant.

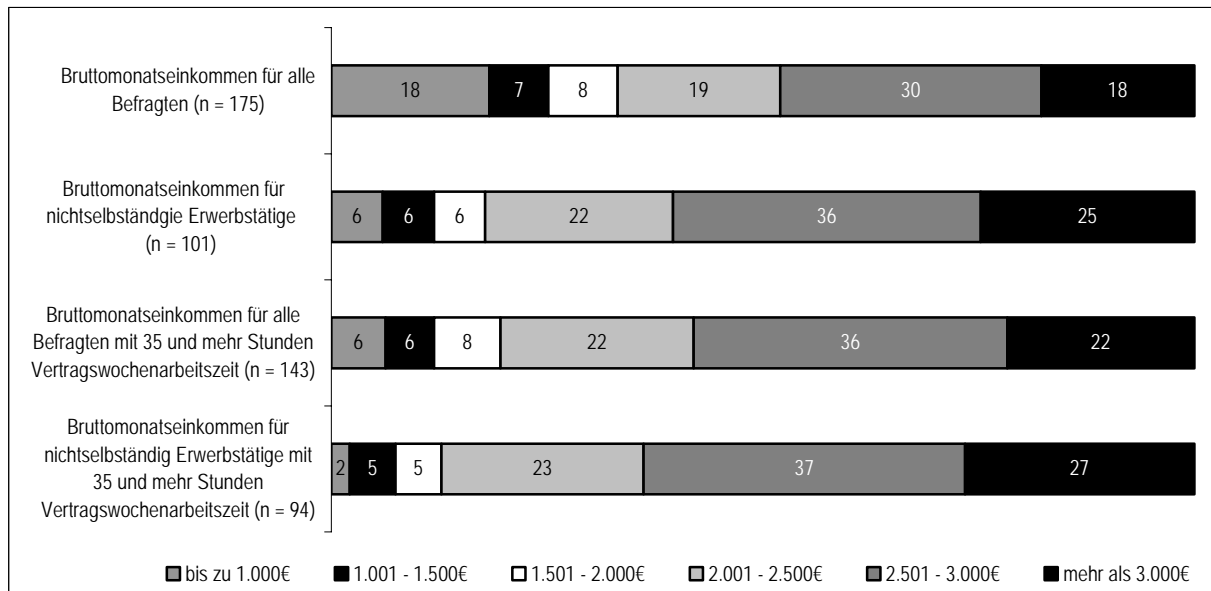
Tab. 4.14: Vertraglich vereinbarter und tatsächlich geleisteter Arbeitsumfang nach Studienfach bei der ersten Tätigkeit nach dem Studium (in % und Mittelwert), alle Beschäftigungsformen zusammen

	Verkehrswirtschaft (n = 81)		Verkehrsingenieurwesen (n = 101)		Gesamt (n = 182)	
	Vertraglich	Tatsächlich	Vertraglich	Tatsächlich	Vertraglich	Tatsächlich
bis zu 15 Stunden	4	1	0	0	2	1
16-25 Stunden	9	10	5	1	7	5
26-35 Stunden	10	6	8	6	9	6
36-45 Stunden	78	49	87	70	83	60
mehr als 45 Stunden	0	34	0	24	0	28
Mittelwert	36	42	38	43	37	43

Die Befragten erhielten bei ihrer ersten Tätigkeit im Mittel ein monatliches Bruttogehalt von 2.300€, wobei das Einkommen zwischen 0€ (z. B. unbezahlte Praktika) und 5.000€ streut.

Bei den Absolvent/innen, die angaben, einer „nichtselbständigen Erwerbstätigkeit“ nachzugehen, liegt das durchschnittliche Brutto-Einstiegsgehalt im Monat bei 2.700€. Eine ähnliche Differenz ist auch unter den Befragten zu beobachten, die in Vollzeit erwerbstätig sind (d.h. die vertragliche Wochenarbeitszeit liegt bei 35 Stunden oder mehr). Hier liegt das Bruttogehalt im Durchschnitt bei 2.600€. Betrachtet man schließlich die Absolvent/innen, die sowohl Vollzeit arbeiten als auch einer „nichtselbständigen Erwerbstätigkeit“ nachgehen, erhöht sich das Durchschnittseinkommen auf 2.800€.

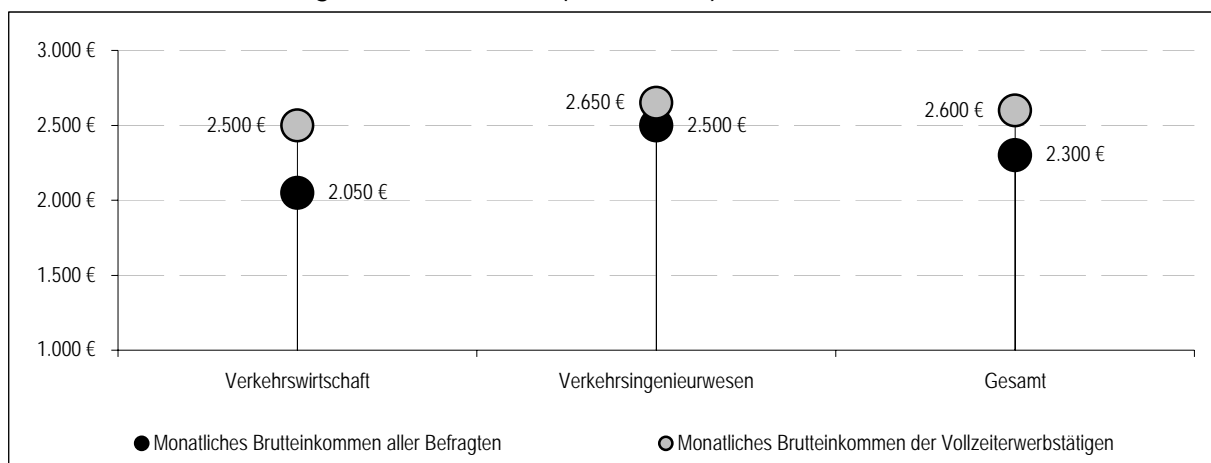
Abb. 4.18: Monatliches Bruttoeinkommen nach Beschäftigungsumfang bei der ersten Tätigkeit nach dem Studium (in %)



Im Vergleich des durchschnittlichen monatlichen Bruttoeinkommens innerhalb der Studienfächer zeigen sich wieder einige Unterschiede. So liegt das monatliche Bruttomonatseinkommen der Verkehrswirtschaftler/innen mit 2.050€ signifikant unter dem der befragten Verkehrsingenieur/innen von 2.500€. Betrachtet man nur die Vollzeit erwerbstätigen (d.h. 35 und mehr Stunden Vertragswochenarbeitszeit), erhöht sich das Bruttomonatseinkommen bei den Verkehrswirtschaftler/innen auf 2.500€ und bei den Verkehrsingenieur/innen auf 2.650€, dieser Unterschied ist allerdings nicht signifikant. In diesem Zusammenhang kann festgestellt werden, dass das signifikant höhere Bruttomonatseinkommen, bezogen auf alle Befragte, bei den Verkehrsingenieur/innen auch aus dem höheren Anteil an Vollzeit erwerbstätigen resultiert (78% vs. 87%; vgl. Tab. 4.14).

Bundesweit liegt das Einkommen der Fachrichtung Wirtschaftswissenschaften mit einem Brutto-Jahreseinkommen von 35.250€ monatlich etwa 1.650€ über dem Durchschnittsgehalt der Absolvent/innen der TU Dresden. Werden auch bundesweit nur die voll erwerbstätigen Absolvent/innen einbezogen, ergibt sich ein ebenfalls höheres Brutto-Jahreseinkommen von 38.650€ (vgl. Briedis/ Minks 2004: 132). Damit liegt das Einkommen der bundesweit befragten Absolvent/innen der Fachrichtung Wirtschaftswissenschaften im Monat noch 1.150€ über dem der Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen. Im Vergleich des durchschnittlichen Einkommens der Verkehrsingenieur/innen der TU Dresden mit den bundesweiten Ergebnissen der Fachrichtung Maschinenbau/ Verfahrenstechnik, zeigen sich dagegen relativ geringe Unterschiede. Werden alle Befragte betrachtet, liegt das monatliche Bruttomonatseinkommen der befragten Absolvent/innen der TU Dresden etwa 650€ unter dem Bundesdurchschnitt (38.000€/ Jahr). Im Vergleich jener Befragten, die Vollzeit erwerbstätig sind, liegt das monatliche Bruttomonatseinkommen der Verkehrsingenieur/innen der TU Dresden etwa 700€ unter dem Bundesdurchschnitt (40.100€/ Jahr).

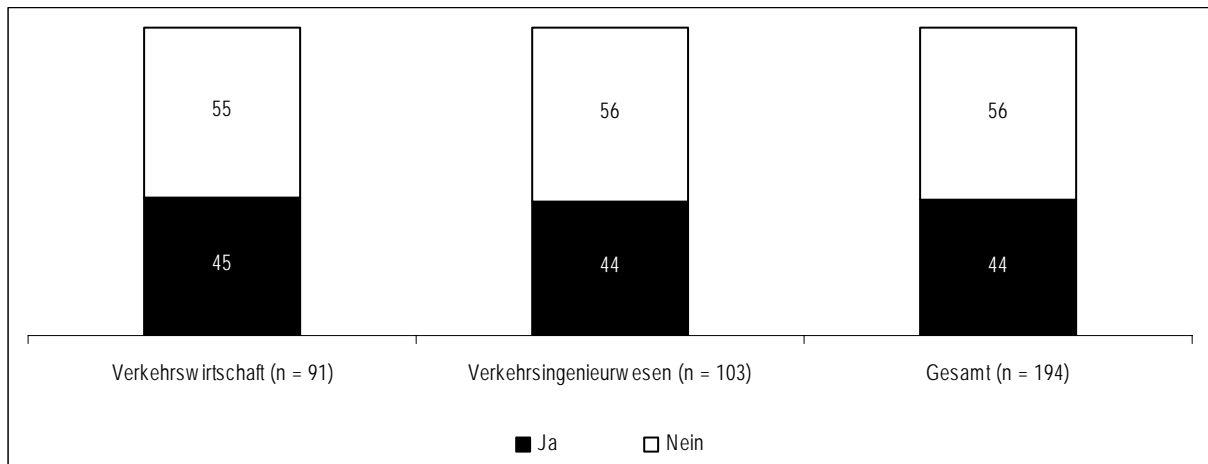
Abb. 4.19: Monatliches Bruttoeinkommen der ersten Tätigkeit nach Studienabschluss nach Arbeitsumfang und Studienfach (Mittelwerte)<sup>29</sup>



Für 56% der Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaften war der erste Arbeitsvertrag befristet. Dieses Verhältnis ist in beiden Studienfächern nahezu identisch.

<sup>29</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Abb. 4.20: Befristung der Arbeitsverträge der ersten Tätigkeit nach dem Studium nach Studienfach (in %)

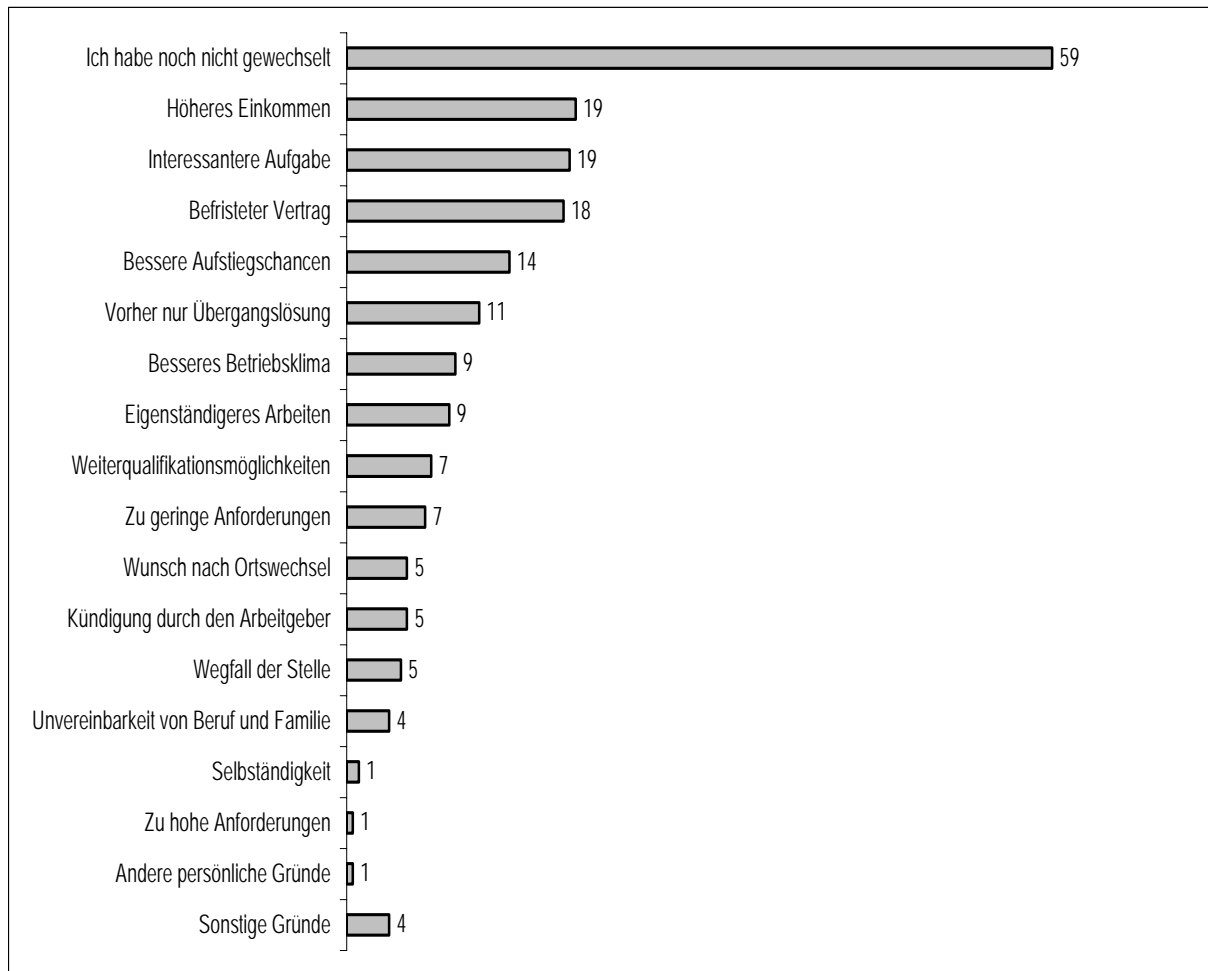


#### 4.1.3.2 Stellenwechsel

Einen Arbeitsplatzwechsel vollzogen bisher 40% der Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden. Bei denjenigen, die bereits einen Arbeitsplatzwechsel vollzogen haben, geschah dies vor allem wegen eines höheren Einkommens (19%), einer interessanteren Aufgabe (19%) und der Befristung des Arbeitsvertrages (18%). Weitere Gründe für den Wechsel waren bessere Aufstiegschancen (14%) und weil die bisherige Stelle nur als Übergangslösung empfunden wurde (11%).



Abb. 4.21: Gründe für den erfolgten Stellenwechsel (in %), Mehrfachnennungen möglich, n = 200



Dabei zeigen die Verteilungen innerhalb der Studienfächer kaum Unterschiede. Die Verkehrswirtschaftler/innen gaben etwas häufiger an, (auch) aufgrund des Übergangscharakters der vorangegangenen Stelle, des Wunsches nach einem Ortswechsel und zu geringer Anforderungen gewechselt zu haben. Die Verkehrsingenieur/innen vollzogen den Stellenwechsel dagegen vergleichsweise häufiger aufgrund der Kündigung vom Arbeitgeber.

Tab. 4.15: Gründe für erfolgten Stellenwechsel nach Studienfach (in %),  
Mehrfachnennungen möglich

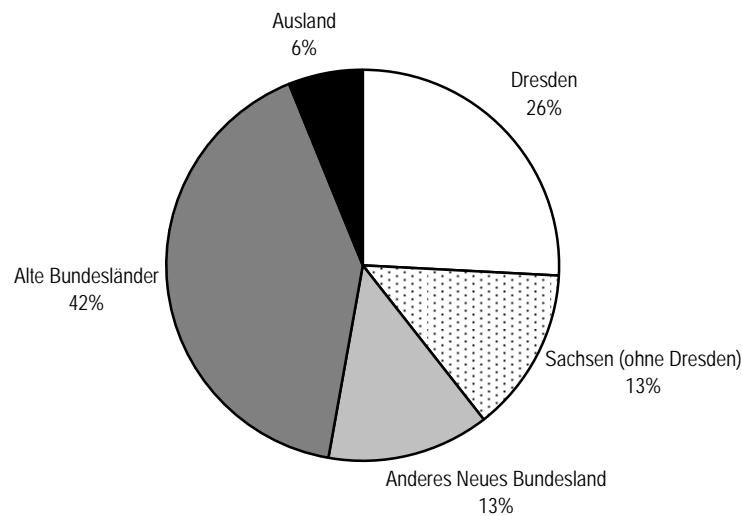
	Verkehrswirtschaft (n = 99)	Verkehrs- ingenieurwesen (n = 98)	Gesamt (n = 197)
Ich habe noch nicht gewechselt.	61	57	59
Höheres Einkommen	20	16	18
Interessantere Aufgabe	19	16	18
Befristeter Vertrag	18	17	18
Bessere Aufstiegschancen	14	12	13
Vorher nur Übergangslösung	15	7	11
Besseres Betriebsklima	9	9	9
Eigenständigeres Arbeiten	10	6	8
Weiterqualifikationsmöglichkeiten	6	7	7
Zu geringe Anforderungen	8	4	6
Wunsch nach Ortswechsel	7	3	5
Kündigung durch den Arbeitgeber	3	7	5
Wegfall der Stelle	5	4	5
Unvereinbarkeit von Beruf und Familie	3	4	4
Selbständigkeit	1	0	1
Zu hohe Anforderungen	0	1	1
Andere persönliche Gründe	0	1	1
Sonstige Gründe	2	4	3

#### 4.1.3.3 Aktuelle bzw. letzte Tätigkeit

Zwischen Studienabschluss und Beginn der aktuellen Tätigkeit liegen im Mittel knapp 1,5 Jahre (17 Monate). Bei den Absolvent/innen, die bereits einen Arbeitsplatzwechsel vollzogen haben, liegen zwischen Studienabschluss und Beginn der aktuellen Tätigkeit im Mittel zwei Jahre.

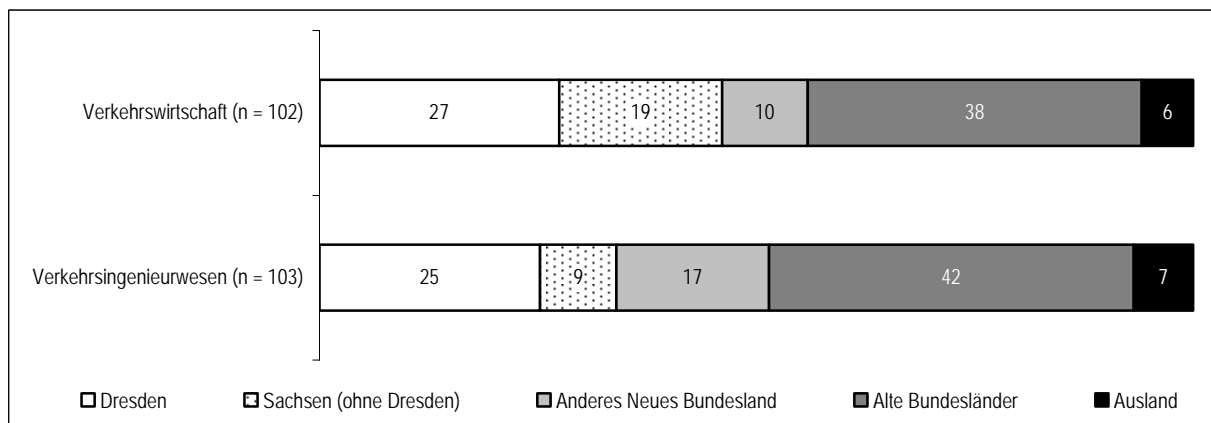
Etwa ein Viertel der Befragten hat in der Stadt Dresden gegenwärtig eine Beschäftigung gefunden. Ein weiteres Viertel ist in Sachsen oder in einem der anderen neuen Bundesländer tätig. Fast die Hälfte der Befragten hat für ihre derzeitige Anstellung die neuen Bundesländer verlassen, davon gingen 42% in die alten Bundesländer und 6% ins Ausland. Von denjenigen Absolvent/innen, die ins Ausland gingen, halten sich vier in der Schweiz und zwei in Spanien auf. Jeweils eine Nennung entfiel auf die Länder Frankreich, Irland, Österreich, Russland, Singapur und Großbritannien.

Abb. 4.22: Ort der aktuellen Tätigkeit zum Zeitpunkt der Befragung (in %), n = 208



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass die Verkehrswirtschaftler/innen häufiger in Dresden oder Sachsen beschäftigt sind. Unter den Verkehrsingenieur/innen sind dagegen die Anteile der in den alten Bundesländern und im Ausland tätigen Absolvent/innen etwas höher. Die Unterschiede sind allerdings nicht signifikant.

Abb. 4.23: Ort der aktuellen Tätigkeit zum Zeitpunkt der Befragung nach Studienfach (in %)

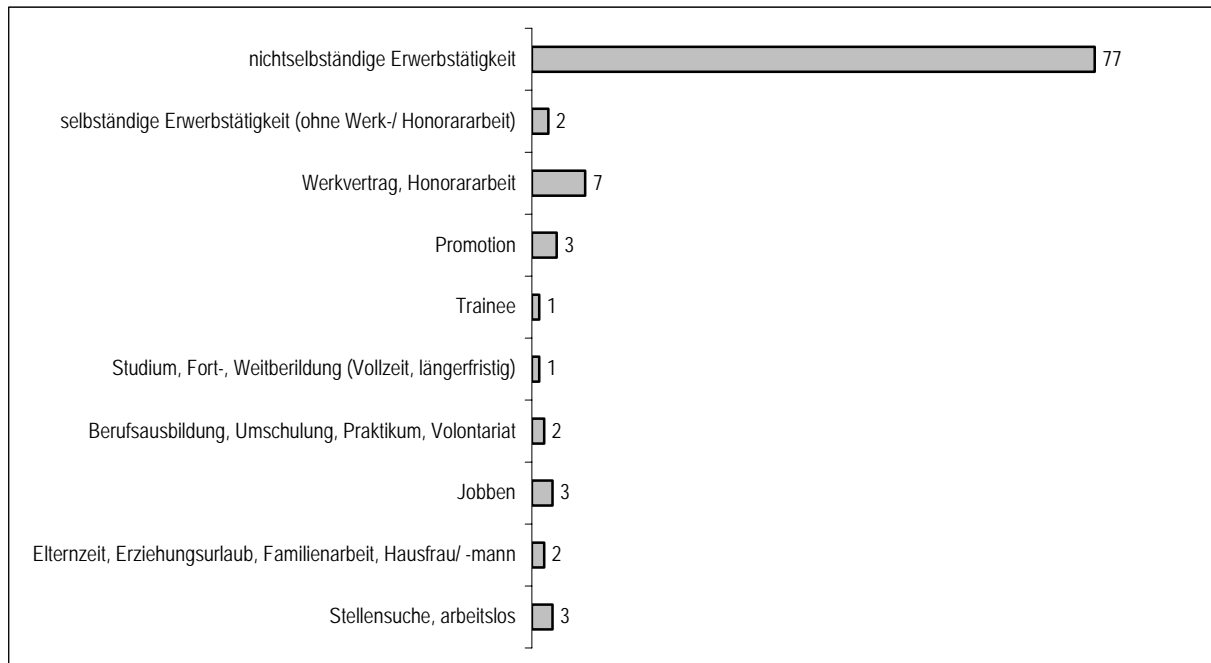


Im Vergleich zur ersten Tätigkeit hat sich vor allem die Zahl der nichtselbständig Erwerbstätigen deutlich erhöht. Dieser Anteil lag im Rahmen der aktuellen Tätigkeit bei 77% (+17%)<sup>30</sup>. Darüber hinaus ist der Anteil der Absolvent/innen, die einer Familientätigkeit nachgehen, etwas gestiegen (+1%), alle anderen Anteile sind gesunken. Dabei hat sich die Zahl der Promovierenden (-4%), der Jobbenden (-3%)

<sup>30</sup> Die Anteile in Klammern geben den Unterschied zum Stand bei der ersten Tätigkeit (bezogen auf alle Absolvent/innen) an.

und der Arbeitslosen bzw. -suchenden (-2%) im Vergleich zur ersten Tätigkeit nahezu halbiert.

Abb. 4.24: Tätigkeitsform der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit (in %), n = 179



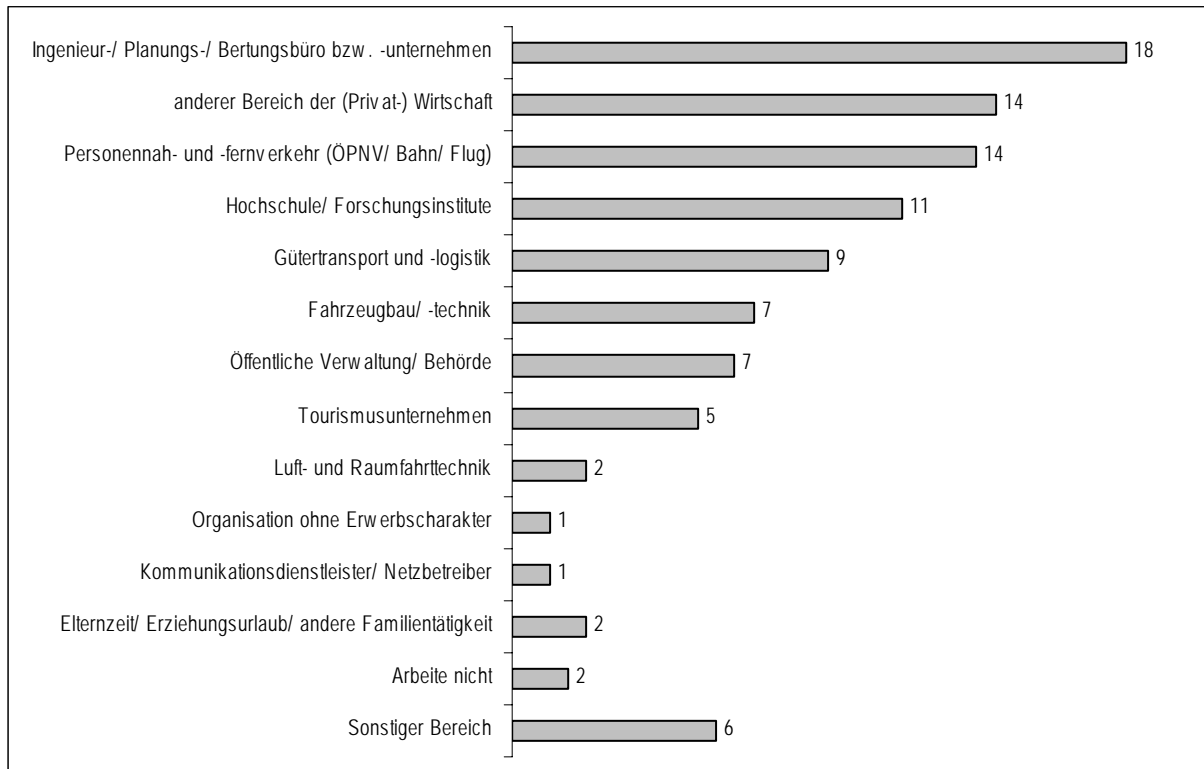
Die bei der ersten Tätigkeit nach Studienabschluss beobachteten Unterschiede zwischen den Studienfächern hinsichtlich der Tätigkeitsform setzen sich bei der aktuellen Tätigkeit zum großen Teil fort. So ist der Anteil der Absolvent/innen, die im Rahmen eines Werk- oder Honorarvertrages beschäftigt sind oder promovieren, wie auch zum Zeitpunkt der ersten Tätigkeit unter den Verkehrsingenieur/innen höher als bei den Verkehrswirtschaftler/innen. Unter den Verkehrswirtschaftler/innen finden sich dagegen, wie bereits zum Zeitpunkt der ersten Tätigkeit, sowohl höhere Anteile an Befragten, die sich in Studium, Weiterbildung, Umschulung, Berufsausbildung oder Praktikum befinden als auch an Arbeitssuchenden. Die Zahl der jobbenden Absolvent/innen ist allerdings, entgegen dem vorangegangenen Zeitpunkt, im Rahmen der aktuellen Tätigkeit nun unter den Verkehrsingenieur/innen höher. Und auch die Zahl der nichtselbständig Erwerbstätigen ist unter den Verkehrswirtschaftler/innen deutlicher gestiegen und liegt nun über dem der Verkehrsingenieur/innen.

Tab. 4.16: Tätigkeitsform der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit nach Studienfach und im Vergleich zur ersten Tätigkeit (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 91)		Verkehrs- ingenieurwesen (n = 85)		Gesamt (n = 176)	
	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit
nichtselbständige Erwerbstätigkeit	78	(+21)	75	(+14)	77	(+18)
selbständige Erwerbstätigkeit (ohne Werk-/ Honorararbeit)	3	(-3)	1	(-3)	2	(-3)
Werkvertrag, Honorararbeit	3	(-5)	11	(-2)	7	(-4)
Promotion	1	-1	6	(-5)	3	(-4)
Trainee	1	(±0)	0	(-5)	1	(-2)
Studium, Fort-, Weiterbildung (Vollzeit, längerfristig)	2	(-1)	0	(±0)	1	(-1)
Berufsausbildung, Umschulung, Praktikum, Volontariat	2	(-1)	1	(±0)	2	(±0)
Jobben	1	(-8)	5	(+1)	3	-3
Elternzeit, Erziehungsurlaub, Familienarbeit, Hausfrau/ -mann	2	(+1)	1	(+1)	2	+1
Stellensuche, arbeitslos	5	(-3)	0	(-2)	3	(-2)

Bezüglich des Beschäftigungsbereiches der aktuellen Tätigkeit sind kaum Unterschiede im Vergleich zur ersten Tätigkeit festzustellen, Tätigkeiten in Ingenieurbüros sind noch immer die am häufigsten genannten. Die Anteile der im Personennah- und -fernverkehr und der Öffentlichen Verwaltung sind um jeweils 3% gestiegen. Auch die Zahl der Absolvent/innen, die einer Familientätigkeit nachgingen, erhöhte sich von 0% auf 2%. Dagegen sank der Anteil der an Hochschulen bzw. Forschungsinstituten beschäftigten Absolvent/innen auf 11% (-6%).

Abb. 4.25: Tätigkeitsbereich der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit (in %), n = 183



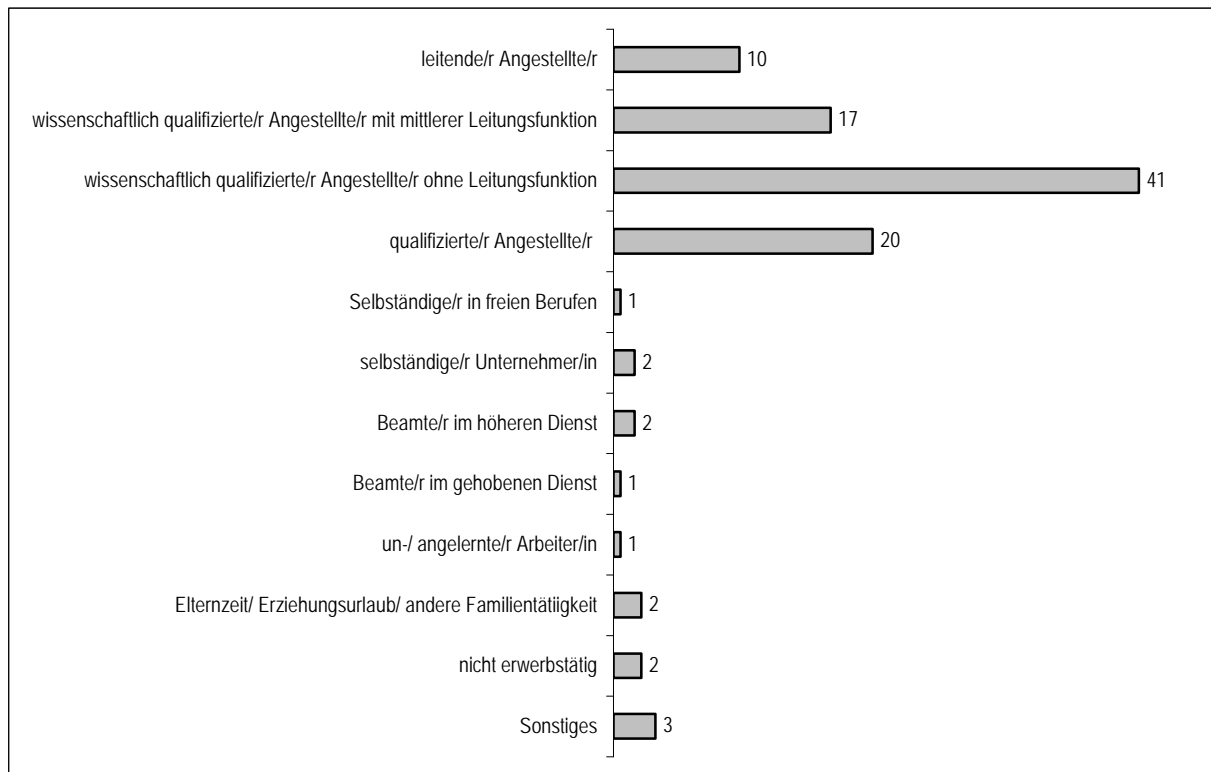
Im Vergleich der beiden Studienfächer bezüglich des Beschäftigungsbereiches der aktuellen Tätigkeit ist festzuhalten, dass sich unter den Verkehrswirtschaftler/innen mehr Veränderungen im Vergleich zur ersten Tätigkeit zeigen als unter den Verkehrsingenieur/innen. So erhöhten sich unter den Verkehrswirtschaftler/innen vor allem die Anteile derjenigen, die im Bereich des Personennah- und -fernverkehr bzw. einem anderen Bereich der (Privat-) Wirtschaft beschäftigt waren. Deutlich gesunken ist unter den Absolvent/innen dagegen die Zahl der an Hochschulen bzw. Forschungsinstituten Tätigen und derjenigen, die angaben nicht zu arbeiten. Unter den Verkehrsingenieur/innen zeigt sich im Vergleich zur ersten Tätigkeit lediglich ein stärkerer Anstieg der Absolvent/innen, die in der Öffentlichen Verwaltung oder einer Behörde tätig sind.

Tab. 4.17: Tätigkeitsbereich der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit nach Studienfach und im Vergleich zur ersten Tätigkeit (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 92)		Verkehrs- ingenieurwesen (n = 88)		Gesamt (n = 180)	
	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit
Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungs- büro bzw. -unternehmen	7	(+1)	31	(-2)	18	(-2)
Personennah- und -fernverkehr (ÖPNV/ Bahn/ Flug)	13	(+5)	15	(+1)	14	(+3)
anderer Bereich der (Privat-) Wirtschaft	21	(+6)	6	(-1)	13	(+2)
Hochschule/ Forschungsinstitute	7	(-7)	17	(-2)	12	(-5)
Gütertransport und -logistik	11	(±0)	8	(±0)	9	(±0)
Öffentliche Verwaltung/ Behörde	7	(+2)	7	(+4)	7	(+3)
Fahrzeugbau/ -technik	10	(+1)	3	(-3)	7	(±0)
Tourismusunternehmen	11	(±0)	0	(±0)	6	(+1)
Luft- und Raumfahrttechnik	0	(-1)	5	(-1)	2	(-1)
Organisation ohne Erwerbscharakter	1	(±0)	1	(±0)	1	(±0)
Kommunikationsdienstleister/ Netzbetreiber	2	(-1)	0	(±0)	1	(±0)
Elternzeit/ Erziehungsurlaub/ andere Familientätigkeit	2	(+2)	2	(+2)	2	(+2)
Arbeite nicht	3	(-4)	0	(-2)	2	(-2)
Sonstiger Bereich	7	(+1)	6	(+4)	6	(+2)

Bei der beruflichen Stellung der aktuellen Tätigkeit sind im Vergleich zur ersten Tätigkeit einige Karriereschritte festzustellen. Die Zahl der Absolvent/innen, die als wissenschaftlich qualifizierte Angestellte mit mittlerer Leitungsfunktion bzw. als leitende Angestellte beschäftigt sind, sind deutlich gestiegen (+7% bzw. +6%), gesunken sind hingegen die Anteile der Absolvent/innen, die als ausführende (-4% auf 0%), wissenschaftlich qualifizierte Angestellte ohne Leitungsfunktion (-2%) tätig sind und die Anteile der nicht Erwerbstätigen (-3%).

Abb. 4.26: Berufliche Stellung der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit (in %),  
n = 184



Die Karriereschritte, die sich in der Zunahme der Anteile der leitenden Angestellten und der wissenschaftlich qualifizierten Angestellten mit mittlerer Leitungsfunktion zeigen, finden sich tendenziell in beiden Studienfächern, deutlich stärker allerdings bei den Verkehrsingenieur/innen (vgl. Tab. 4.18). Darüber hinaus zeigt sich bei den Verkehrswirtschaftler/innen im Gegensatz zu den Verkehrsingenieur/innen eine Zunahme der (wissenschaftlich) qualifizierten Angestellten (ohne Leitungsfunktion), unter den Verkehrsingenieur/innen sind diese im Vergleich zur ersten Tätigkeit rückläufig. Rückgänge bei den Verkehrswirtschaftler/innen zeigen sich dagegen vor allem in den Anteilen der ausführenden Angestellten und derjenigen, die einen sonstigen Bereich angaben. Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt sind unter den befragten Absolvent/innen der TU Dresden beider Studienfächer größere Anteile an leitenden und qualifizierten Angestellten festzustellen. Die Zahl der wissenschaftlich qualifizierten Angestellten fällt dagegen unter den Dresdner Absolvent/innen geringer aus.



Tab. 4.18: Tätigkeitsbereich der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit nach Studienfach im Vergleich zur ersten Tätigkeit und im Bundesvergleich (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 90)		Verkehrsingenieurwesen (n = 91)		Gesamt (n = 181)		WiWi bundesweit HIS 2001	Maschinenbau/ VT bundesweit HIS 2001
	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit	Stand aktuelle Tätigkeit	Differenz zum Stand der ersten Tätigkeit		
leitende/r Angestellte/r	10	(+4)	9	(+7)	9	(+5)	3	1
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r mit mittlerer Leitungsfunktion	14	(+3)	19	(+11)	17	(+8)	12	21
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r ohne Leitungsfunktion	32	(+6)	51	(-10)	41	(-3)	61	68
selbständige/r Unternehmer/in	3	(±0)	0	(±0)	2	(-1)	5	3
Selbständige/r in freien Berufen	0	(-1)	1	(-2)	1	(-1)		
Selbständige/r mit Honorar-/ Werkvertrag	0	(-2)	0	(±0)	0	(-1)		
Beamte/r im höheren Dienst	0	(±0)	3	(+3)	2	(+2)	5	1
Beamte/r im gehobenen Dienst	0	(-1)	1	(±0)	1	(±0)		
qualifizierte/r Angestellte/r	28	(+10)	12	(-5)	20	(+2)	13	6
ausführende/r Angestellte/r	0	(-7)	1	(-1)	4	(-4)	1	0
un-/ angelernte/r Arbeiter/in	0	(-1)	1	(-1)	1	(±0)		
Elternzeit/ Erziehungsurlaub/ andere Familientätigkeit	2	(+2)	2	(+2)	2	(+2)	-	-
nicht erwerbstätig	4	(-4)	0	(-2)	2	(-3)	-	-
Sonstiges	6	(-9)	1	(-2)	3	(-6)	-	-

Die Tätigkeitsbezeichnung der aktuellen Tätigkeit zeigt ebenso wie bei der ersten Tätigkeit, dass die Absolvent/innen zum Großteil ausbildungsadäquat beschäftigt sind. Dabei dominieren unter den Verkehrswirtschaftler/innen Tätigkeiten im Bereich der Logistik und bei den Verkehrsingenieur/innen in Ingenieur-/ Planungsbüros sowie an Hochschulen und Forschungsinstituten (vgl. Tab. 4.19/ 20).

Tab. 4.19: Tätigkeitsbezeichnung der aktuellen Tätigkeit der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrswirtschaft, n = 85

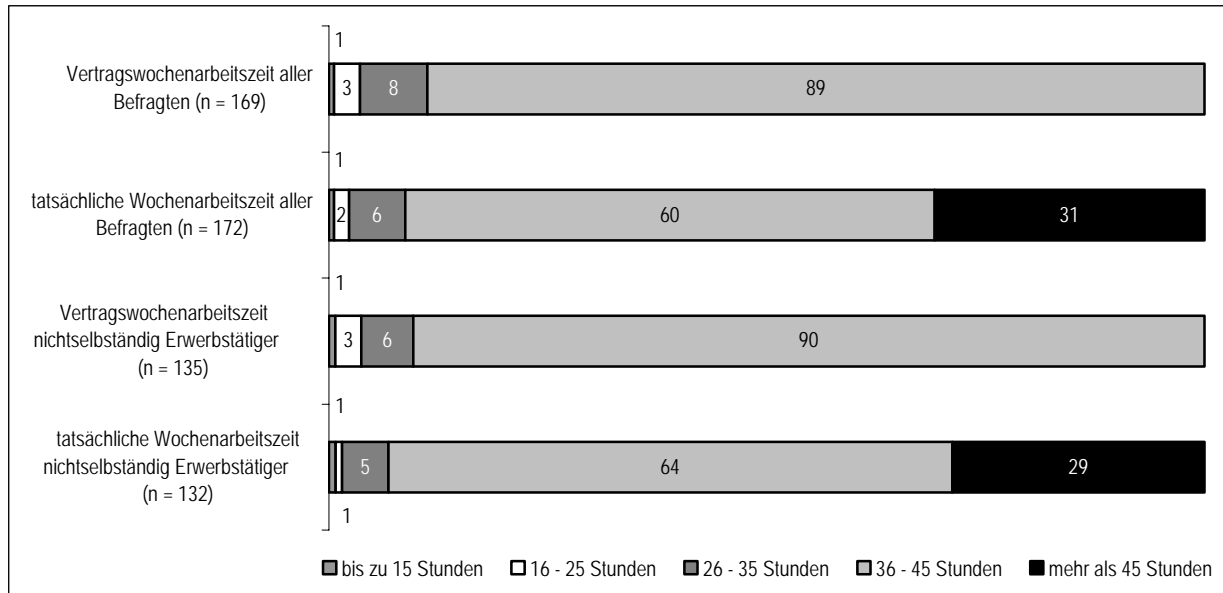
Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl	Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl
Logistik/ Controlling	Logistiker/ Logistikplaner	4	Hochschule/ Forschung und Entwicklung	wiss. Mitarbeiter	5
	Controller (Sachbearbeiter)	2		Student/in	2
	Controller/ Einkauf	2		Doktorand	1
	Disponent/in	2		Öffentliche Verwaltung/ Behörde	Referent/Bilanzierung
	Abteilungsleiter Logistik	1	Mitarbeiter (strategischer Einkauf)		1
	Air Export Operations	1	Mitarbeiter Fahrplanung		1
	Angestellter, Businessdevelopment	1	Berufsschullehrer		1
	Assistenz CC Transportmanagement	1	Sonstige Bereiche	Consultant	3
	Controller und Buchführung	1		Assistent der Geschäftsführung	2
	Controlling/ Leistungsabrechnung	1		IT-Koordinator/in/ IT-Spezialist	2
	Koordinator Disposition	1		Mitarbeiter Marketing	2
	Logistikprozessplanerin	1		Projekt-/ Produktmanager	2
	Logistikstrategieplaner	1		Abteilungsleiter	1
	Praktikant Bereich Logistik Materialplanung	1		Abteilungsleiter externes Lager	1
	Projektmanager	1		Betriebsleiter / Geschäftsführer	1
	Regionaldisponent	1		Bezirksbeauftragter Vertrieb	1
	Sachbearbeiter Luftfracht	1		Bürofachkraft	1
	stellvertretender Speditionsleiter	1		Freiberufler im Veranstaltungsgewerbe	1
	Systemexperte für Logistik	1		Geschäftsführer	1
Ingenieurs-/ Planungs-/ Beratungs- büro bzw. -unternehmen	wirtsch. Prüfungsassistent	1		Manager Portal Development	1
	Technische Zeichnerin; Büroangestellte	1		Mitarbeiter MDV/EDV	1
	Systemanalyst	1		Praktikant	1
	Ländermanager	1		Projektassistent	1
	Beraterin	1		Prozessspezialist	1
Tourismus	Assistent der Geschäftsleitung	1		Referent Verkehrsverträge	1
	Gästeführerin	1		SalesRepresentative	1
	Manager (Messen & Events)	1	Sortimentskoordinatorin	1	
	Organisation von Omnibusmietwagen und Gruppenreisen	1	stv. Betriebsleiter	1	
	Produktleiter	1	Trainee, Sachbearbeiter	1	
	Produktmanagerin	1	Vorstandsassistent	1	
	Produktmanagerin Wellnessreisen	1	Weiterbildung	1	
	Projektverantwortlicher	1	Nicht erwerbstätig	Arbeitslos	2
Sachbearbeiter Flugdisposition	1	Elternzeit		2	

Tab. 4.20: Tätigkeitsbezeichnung der aktuellen Tätigkeit der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrsingenieurwesen, n = 82

Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl	Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl	
Ingenieure-/Planungs-/Beratungsbüro bzw. -unternehmen	Projektingenieur	6	Öffentliche Verwaltung/ Behörde	Verkehrsingenieur	2	
	Verkehrsingenieur/Planer	3		Baureferendariat	1	
	Planungsingenieur	2		Fachspezialist	1	
	Planungsingenieur Strassen- und Tiefbau	1		Referent	1	
	Planungsingenieur Verkehrswegebau	1		Sachbearbeiter Verkehrstechnik	1	
	Planungsingenieur/ Projektleiter	1	Sonstige Bereiche	Projektleitung	2	
	Ingenieur	2		Softwareentwickler	2	
	Fachingenieur	1		Abteilungsleiter	1	
	Entwicklungsingenieur/in	2		Angebotsplaner im ÖPNV/SPNV	1	
	Angestellter Dipl. Ing. VW	1		Bauherrenvertreter	1	
	Consultant	1		Datenverarbeitung	1	
	Entwurfsingenieur für Straßen	1		Gruppenleiter IT Systeme	1	
	Ingenieurbüro, Geschäftsführer	1		Mitarbeiter Koordination Aufbau BZ	1	
	Mitarbeiter Signaltechnik	1		Mitarbeiter Statistik	1	
	Projektleiter Infrastruktur	1		Produktentwickler	1	
	Systemes Engineer	1		Projektbetreuer	1	
Verkehrs- und Angebotsplanung	1	Projektmanager		1		
Vertriebsingenieur	1	Sachbearbeiter Aufbau Europäisches Produktionsnetz		1		
Hochschule/ Forschung und Entwicklung	wiss. Mitarbeiter	13		Nicht erwerbstätig	Sachbearbeiter Qualitätsmanagement und Konzepten	1
	wiss. Mitarbeiter im FZ AVV	1			Safety-Manager	1
	wissenschaftlicher Angestellter	1	Technical Clerk		1	
	Promotionsprojekt	1	technischer Geschäftsführer		1	
	Verpackungstechnik und Logistik	1	Referent		1	
Logistik/ Controlling	Business Analyst	1	Arbeitslos		1	
	Eisenbahnbetriebsleiter	1	Elternzeit		1	
	kaufmännischer Mitarbeiter	1				
	Leiter betriebliche Planung/ Betriebsleiter	1				
	Leiter Logistik	1				
	Planungsassistent Logistik	1				
	Produktionsplanung und Steuerung	1				
	Projektmanager	1				
Verkehrssteuerungsplanung	1					

Ebenfalls erhöht hat sich die Vertragswochenarbeitszeit, die jetzt im Mittel bei 38 Stunden (+1 Stunde) liegt, und die tatsächliche Wochenarbeitszeit, die im Rahmen der aktuellen Tätigkeit durchschnittlich 44 Stunden (+1 Stunde) beträgt.

Abb. 4.27: Vertraglich vereinbarter und tatsächlich geleisteter Arbeitsumfang nach Tätigkeitsform bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit (in %)



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich, dass im Gegensatz zur ersten Tätigkeit, die durchschnittliche vertragliche und tatsächliche Wochenarbeitszeit unter den Befragten der Verkehrswirtschaft höher ist als unter den Befragten des Verkehrsingenieurwesens. Denn während Vertrags- und tatsächliche Wochenarbeitszeit bei den Verkehrswirtschaftler/innen im Vergleich zur ersten Tätigkeit um drei Stunden gestiegen sind, blieben diese bei den Verkehrsingenieur/innen unverändert.

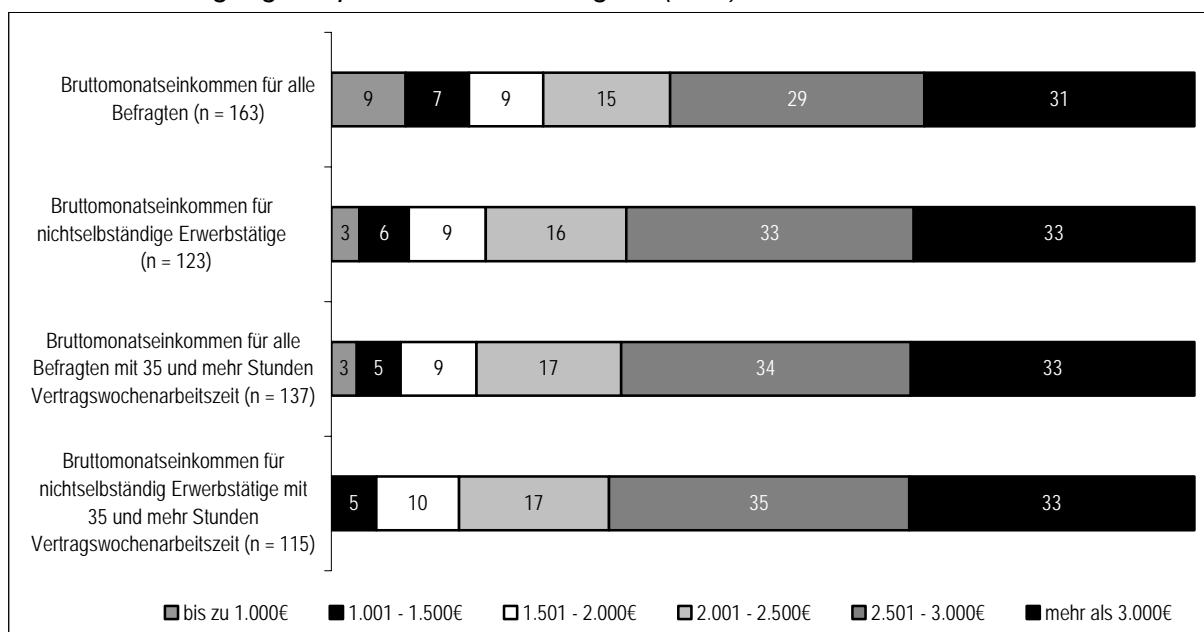
Tab. 4.21: Vertraglich vereinbarter und tatsächlich geleisteter Arbeitsumfang nach Studienfach bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit nach dem Studium (in % und Mittelwert), alle Beschäftigungsformen zusammen

	Verkehrswirtschaft (n = 82)		Verkehrsingenieurwesen (n = 86)		Gesamt (n = 168)	
	Vertraglich	Tatsächlich	Vertraglich	Tatsächlich	Vertraglich	Tatsächlich
bis zu 15 Stunden	0	0	1	1	1	1
16-25 Stunden	3	2	3	1	3	2
26-35 Stunden	9	5	6	8	7	6
36-45 Stunden	89	57	90	64	89	61
mehr als 45 Stunden	0	36	0	26	0	31
Mittelwert	39	45	38	43	38	44

Das monatliche Bruttoeinkommen der aktuellen Tätigkeit streut zwischen 0 und 8.000€ Bezogen auf alle Befragten ist dieses mit 2.700€ im Monat im durchschnittlich 400€ höher als bei der ersten Tätigkeit. Die Befragten, die nach

eigenen Angaben in einem nichtselbständigen Arbeitsverhältnis beschäftigt sind, erhalten ein Bruttoeinkommen von 2.900€ (+200€) monatlich. Wie auch bei der ersten Tätigkeit ist eine ähnliche Differenz zu beobachten, wenn die vertraglich vereinbarte wöchentliche Arbeitszeit bei 35 Stunden oder mehr liegt. Dann beträgt das mittlere Bruttoeinkommen 2.850€ im Monat (+250€). Bei Absolvent/innen, die mit wöchentlich 35 Stunden oder mehr in einem „nichtselbständigen“ Beschäftigungsverhältnis angestellt sind, steigt das monatliche Bruttoeinkommen von 2.800€ während der ersten Tätigkeit auf 2.950€ bei der aktuellen Tätigkeit. Darüber hinaus ist ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Einkommen und dem Arbeitsort der Befragten festzustellen ( $R = 0,40^{**}$ ). Die befragten Absolvent/innen, die in den neuen Bundesländern tätig sind, erhalten im Durchschnitt 2.350€ pro Monat, wogegen die Befragten, die in den alten Ländern bzw. im Ausland beschäftigt sind, im Durchschnitt 3.100€ monatlich verdienen.

Abb. 4.28: Monatliches Bruttoeinkommen nach Beschäftigungsumfang bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit (in %)

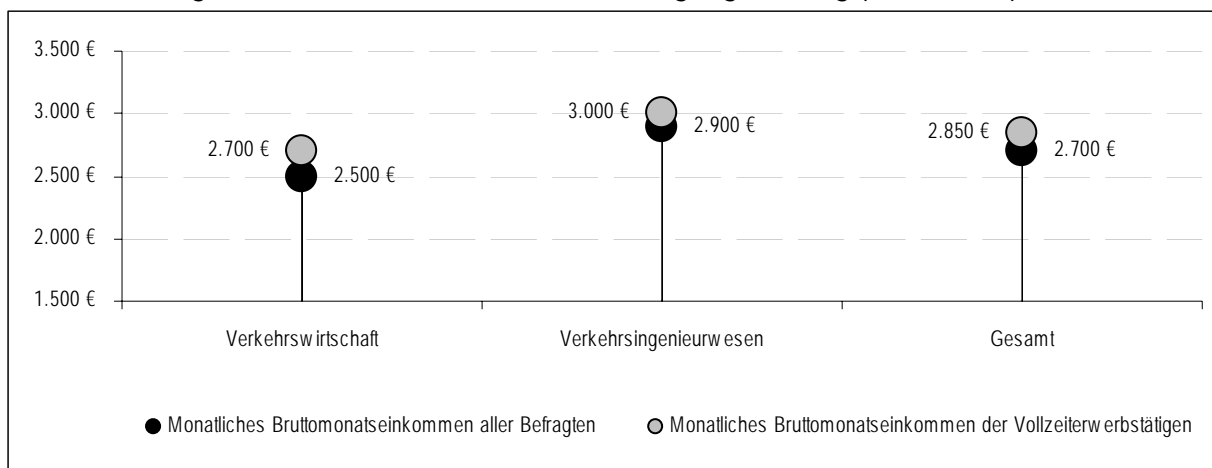


Wie bereits zum Zeitpunkt der ersten Tätigkeit, zeigt sich auch bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit ein höheres durchschnittliches Bruttomonatseinkommen bei den Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens. So liegt das durchschnittliche Bruttomonatseinkommen der Verkehrswirtschaftler/innen bei 2.500€ (+450€) und unter den Verkehrsingenieur/innen bei 2.900€ (+400€). Das Bruttomonatseinkommen der Vollzeit Erwerbstätigen erhöhte sich bei den Verkehrswirtschaftler/innen im Durchschnitt um 200€ auf 2.700€ und bei den Verkehrsingenieur/innen auf 3.000€ (+350€). Die genannten Unterschiede zwischen den Studienfächern sind signifikant.

Im Vergleich des durchschnittlichen Einkommens der Verkehrswirtschaftler/innen der TU Dresden mit den bundesweiten Ergebnissen zeigen sich im Vergleich zur ersten

Tätigkeit geringere Unterschiede. Das durchschnittliche Bruttojahreseinkommen liegt bei den Befragten der TU Dresden bei 30.000€ und im Bundesdurchschnitt bei 37.600€. Damit verdienen die Dresdner Verkehrswirtschaftler/innen im Monat durchschnittlich 650€ weniger als die bundesweit befragten Absolvent/innen der Wirtschaftswissenschaften. Auch im Vergleich der Befragten, die Vollzeit erwerbstätig sind, liegt das Bruttojahreseinkommen der befragten Absolvent/innen der TU Dresden um monatlich 650€ unter dem Bundesdurchschnitt von 40.000€/Jahr (vgl. Briedis/ Mlnks 2004: 132). Im Vergleich der Dresdner Verkehrsingenieur/innen mit den bundesweit befragten Absolvent/innen der Fachrichtung Maschinenbau/ Verfahrenstechnik zeigen sich zwar geringere Unterschiede, allerdings liegen auch hier die Einkommen der bundesweit Befragten mit 39.750€/Jahr monatlich um durchschnittlich 400€ über dem der Dresdner Absolvent/innen. Bezogen auf die Absolvent/innen, die vollzeiterwerbstätig sind, verringert sich dieser Unterschied auf 350€.

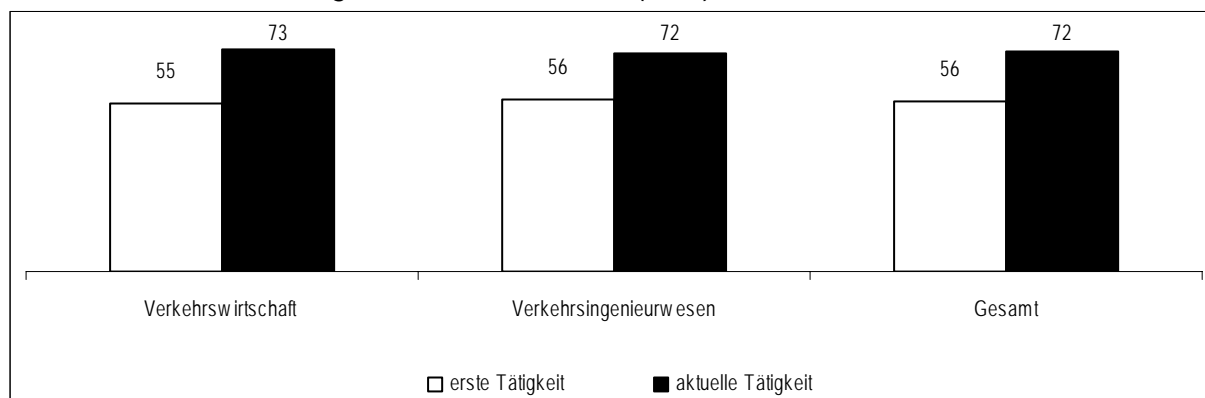
Abb. 4.29: Monatliches Bruttoeinkommen bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit nach Studienfach und Beschäftigungsumfang (Mittelwerte)<sup>31</sup>



Ebenso hat sich Anteil der unbefristeten Arbeitsverträge im Vergleich zur ersten Tätigkeit bei der aktuellen Tätigkeit über beide Studienfächer stark erhöht, hier zeigen sich kaum Unterschiede.

<sup>31</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Abb. 4.30: Anteil der unbefristeten Arbeitsverträge bei der aktuellen Tätigkeit im Vergleich zur ersten Tätigkeit nach Studienfach (in %) <sup>32</sup>



Kaum Unterschiede zwischen den Studienfächern zeigen sich schließlich auch im Vergleich der Mitarbeitzahl des Unternehmens zum Zeitpunkt der aktuellen Tätigkeit. So sind die Befragten beider Studienfächer vorwiegend in mittelständischen Unternehmen der Größe 11 bis 100 Mitarbeitern beschäftigt. Die Anteile der in Kleinunternehmen bzw. Familienbetrieben Tätigen mit bis zu zehn Mitarbeiter/innen sind am geringsten.

Tab. 4.22: Mitarbeiterzahl der aktuellen Tätigkeit nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 100)	Verkehrsingenieur- wesen (n = 103)	Gesamt (n = 203)
1 - 10 Mitarbeiter	14	9	11
11 - 100 Mitarbeiter	24	31	28
101 - 1.000 Mitarbeiter	20	21	21
1.001 - 10.000 Mitarbeiter	21	18	20
über 10.000 Mitarbeiter	21	20	21

#### 4.1.3.4 Tätigkeitsverlauf

In diesem Abschnitt steht die Analyse der Berufskarrieren der befragten Absolvent/innen im Mittelpunkt. Um die spezifischen Berufsverläufe der Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften herauszuarbeiten bzw. darzustellen, wurden unterschiedliche Verlaufskriterien jeweils zu verschiedenen Zeitpunkten erhoben. Als beschreibende Elemente der jeweiligen Tätigkeiten werden die Tätigkeitsform und der Tätigkeitsbereich ebenso wie die Wochenarbeitszeit betrachtet. Einen Hinweis auf beruflichen Erfolg geben die berufliche Position, das monatliche Bruttoeinkommen und die Befristung der Tätigkeit. Diese Indizes wurden jeweils zu den Zeitpunkten unmittelbar nach Studienabschluss, drei, sechs, neun, zwölf, 18, 24, 36 und 48 Monate nach Studienabschluss erhoben. Die Fallzahlen erlauben die Auswertung aller Zeitpunkte für die Fakultät Verkehrswissenschaften

<sup>32</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

insgesamt und auch für die beiden Studienfächer können überwiegend alle Betrachtungszeitpunkte in die Auswertung einfließen.

Da der Tätigkeitsverlauf in der Wahrnehmung der Befragten offensichtlich hauptsächlich berufliche Tätigkeiten beinhaltet, nicht jedoch Tätigkeiten wie z.B. Kindererziehung, Praktika, Urlaub oder Arbeitssuche, sind bei den Fragen zum Tätigkeitsverlauf zu allen Zeitpunkten Anteile an Item-Non-Response zu verzeichnen. Ein großer Teil dieser Ausfälle konnte anhand der Angaben zur ersten bzw. aktuellen Tätigkeit nachrecherchiert werden, ein geringer Teil konnte allerdings auch unter Einbeziehung anderer Daten (wie z.B. Suchdauer bis zur ersten Stelle etc.) nicht ermittelt werden. Im Gegensatz zu anderen Abschlussberichten (z.B. jener aus dem Jahr 2004), werden in diesem Bericht diese nicht nachvollziehbaren Fälle aber nicht separat ausgewiesen. Diese Entscheidung wurde getroffen, weil der Anteil dieser Gruppe bei der Befragung der Fakultät Verkehrswissenschaften mit ca. 2% vernachlässigbar gering scheint und insofern davon ausgegangen werden kann, dass die hier ermittelten Ergebnisse nicht systematisch über dem wahren Wert liegen.

Darüber hinaus ist an dieser Stelle festzuhalten, dass (auch) die Frage nach den Tätigkeiten der Absolvent/innen nach dem Studium als Mehrfachantwort kodiert ist, das heisst die Befragten hatten hier die Möglichkeit mehrere Kategorienwerte (z. B. Studium und Jobben) anzukreuzen. Aufgrund dieser Mehrfachantworten ergeben die summierten Prozentwerte zu den verschiedenen Betrachtungszeitpunkten jeweils über 100%.

Ein wichtiger Aspekt ist der im Zeitverlauf deutliche Anstieg der nichtselbständig Erwerbstätigen. Insgesamt erhöhte sich dieser Anteil zwischen den Zeitpunkten unmittelbar nach Studienabschluss und vier Jahre nach Studienabschluss von 35% auf 72%, wobei gerade innerhalb der ersten sechs Monate nach Studienabschluss ein hoher prozentualer Anstieg dieser Tätigkeitsform zu verzeichnen ist (+23%). Ein leichter Anstieg zeigt sich auch im Anteil an Promovierenden und insbesondere im Anteil derjenigen Absolvent/innen, die angeben einer Familientätigkeit nachzugehen.

Die Zahl der Selbständigen liegt über die verschiedenen Betrachtungszeitpunkte bei etwa 3%. Auch die Zahl derjenigen, die ihren Lebensunterhalt durch Werk- oder Honorartätigkeiten verdienen, verändert sich nur wenig und liegt über den gesamten Verlauf zwischen 5% und 9%. Der Anteil an Befragten, die als Trainee beschäftigt sind, stieg dagegen von 3% unmittelbar nach Studienabschluss auf 7% ein Jahr danach an. Bis zum Zeitpunkt vier Jahre nach Studienabschluss sank dieser Anteil allerdings wieder auf 2%

33% bzw. 13% geben unmittelbar nach Studienabschluss allerdings auch die Arbeitssuche bzw. das Jobben an. Beide Tätigkeitsformen sinken aber bereits ein Jahr nach Studienabschluss auf 5% bzw. 6%. Der Anteil der Absolvent/innen, die



sich nach Studienende in Studium, Aus-, Weiterbildung, Umschulung oder Praktikum befinden, geht in dieser Zeit von insgesamt etwa 11% auf 5% zurück.

Der Tätigkeitsverlauf relativ zum Zeitpunkt des Studienabschlusses wird zunächst tabellarisch dargestellt (Tab. 4.23) und auf der folgenden Seite noch einmal in grafischer Form (Abb. 4.31) Daran anschließend erfolgt die grafische Darstellung des Tätigkeitsverlaufes getrennt nach Studienfach (Abb. 4.32/ 4.33). Abschließend zeigt die Tabelle 4.24 die unterschiedlichen Verteilungen in den Studienfächern zu den betrachteten Zeitpunkten im direkten Vergleich. Hier zeigen sich ähnliche Tendenzen wie bei den Verteilungen zum Zeitpunkt der ersten Tätigkeit nach dem Studienabschluss bzw. der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit. So ist der Anteil jener, die bereits in den ersten drei Monaten nach Studienabschluss einer nichtselbständigen Erwerbstätigkeit nachgingen, bei den Verkehrsingenieur/innen größer als bei den Verkehrswirtschaftler/innen. Auch zeigen sich bei den Verkehrsingenieur/innen über den gesamten Verlauf größere Anteile an Promovierenden sowie an Absolvent/innen, die im Rahmen eines Werk- bzw. Honorarvertrages beschäftigt sind. Bei den Verkehrswirtschaftler/innen verläuft der Berufseinstieg hingegen insofern vergleichsweise diffiziler, als dass hier die Anteile derjenigen, die sich in Studium, Weiterbildung, Berufsausbildung, Umschulung oder Praktikum befinden aber auch derjenigen, die angaben zu jobben bzw. auf Stellensuche zu sein, im ersten Jahr nach Studienabschluss deutlich größer sind als bei den Verkehrsingenieur/innen. Zwei Jahre nach Studienabschluss spielen allerdings Arbeitslosigkeit, Stellensuche, Jobben, Fort- und Weiterbildung für die meisten Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaften keine große Rolle mehr.

Tab. 4.23: Tätigkeitsverlauf der befragten Absolvent/innen, Mehrfachnennungen möglich  
(in %)

	Unmittelbar nach Studienabschluss (n = 201)	nach 3 Monaten (n = 203)	nach 6 Monaten (n = 202)	nach 9 Monaten (n = 200)	nach 12 Monaten (n = 190)	nach 18 Monaten (n = 179)	nach 24 Monaten (n = 154)	nach 36 Monaten (n = 115)	nach 48 Monaten (n = 65)
nichtselbständige Erwerbstätigkeit	35	45	58	59	63	65	72	71	72
selbständige Erwerbstätigkeit	3	3	3	4	5	6	3	4	3
Werkvertrag, Honorararbeit	9	7	6	7	6	7	5	5	6
Promotion	5	6	7	7	7	7	8	10	8
Trainee	3	5	6	7	7	5	5	2	2
Studium, Fort- und Weiterbildung (Vollzeit, langfristig)	6	6	4	3	2	2	2	2	2
Berufsausbildung, Umschulung, Praktikum, Volontariat	5	5	3	3	3	2	1	0	0
Jobben	13	10	8	7	6	4	2	1	2
Elternzeit, Erziehungsurlaub, Hausfrau, Hausmann, Familienarbeit	1	2	2	2	3	3	3	6	8
Stellensuche, arbeitslos	33	23	12	11	5	5	5	7	6
Sonstiges	4	1	0	1	2	0	0	0	0

Abb. 4.31: Tätigkeitsverlauf der Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften insgesamt, Mehrfachnennungen möglich (in %, n = siehe Tab. 4.23)

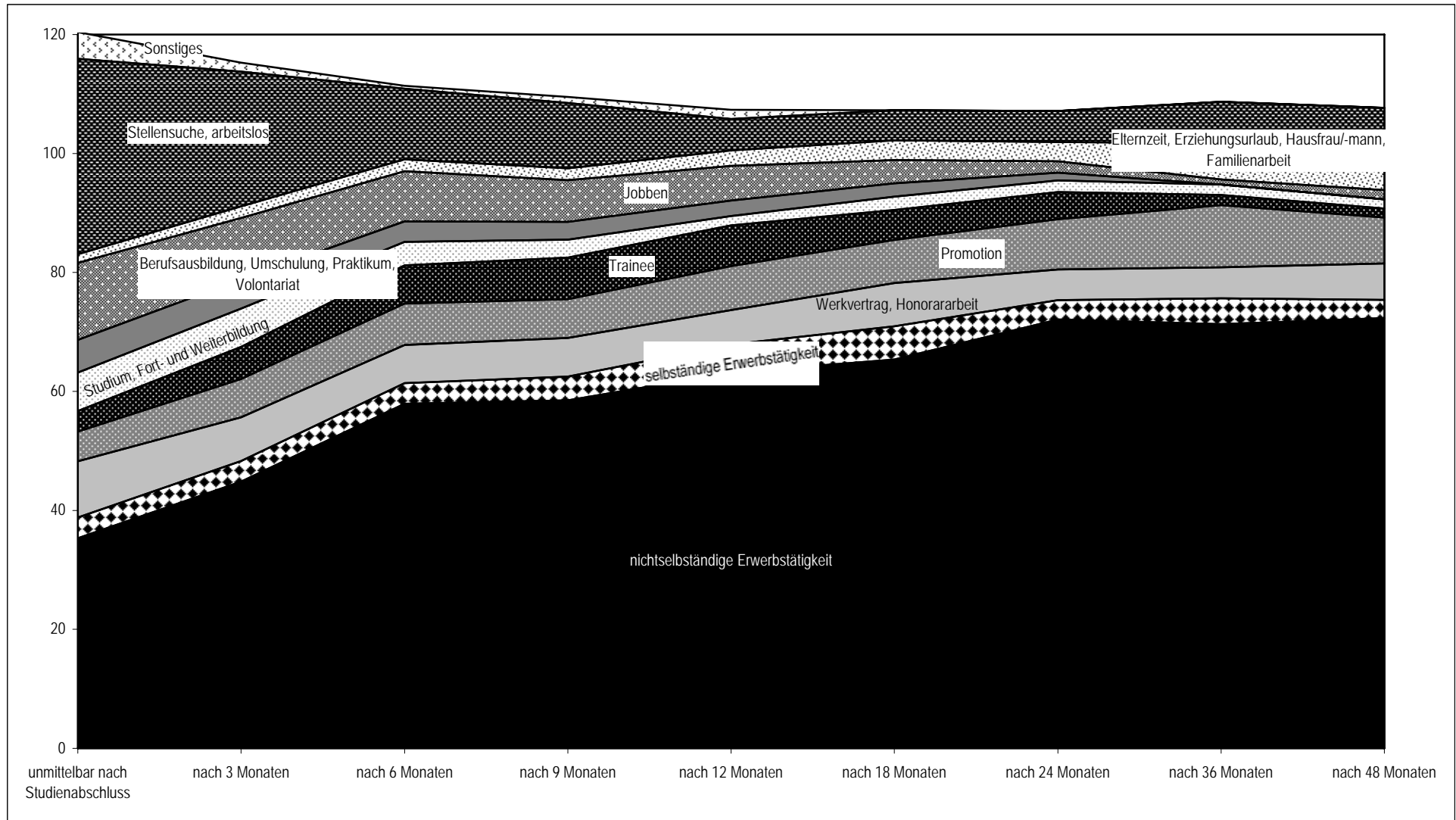
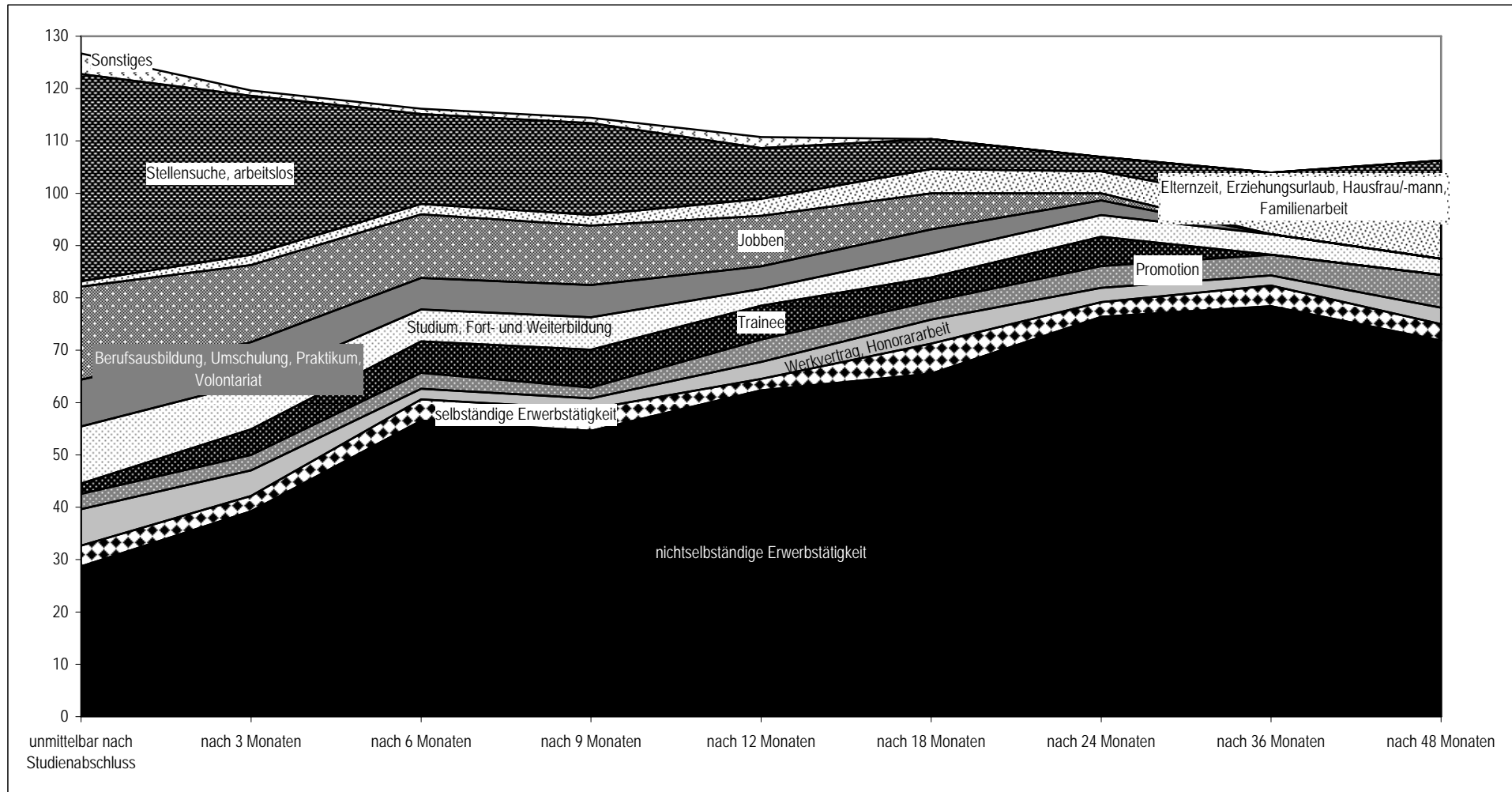
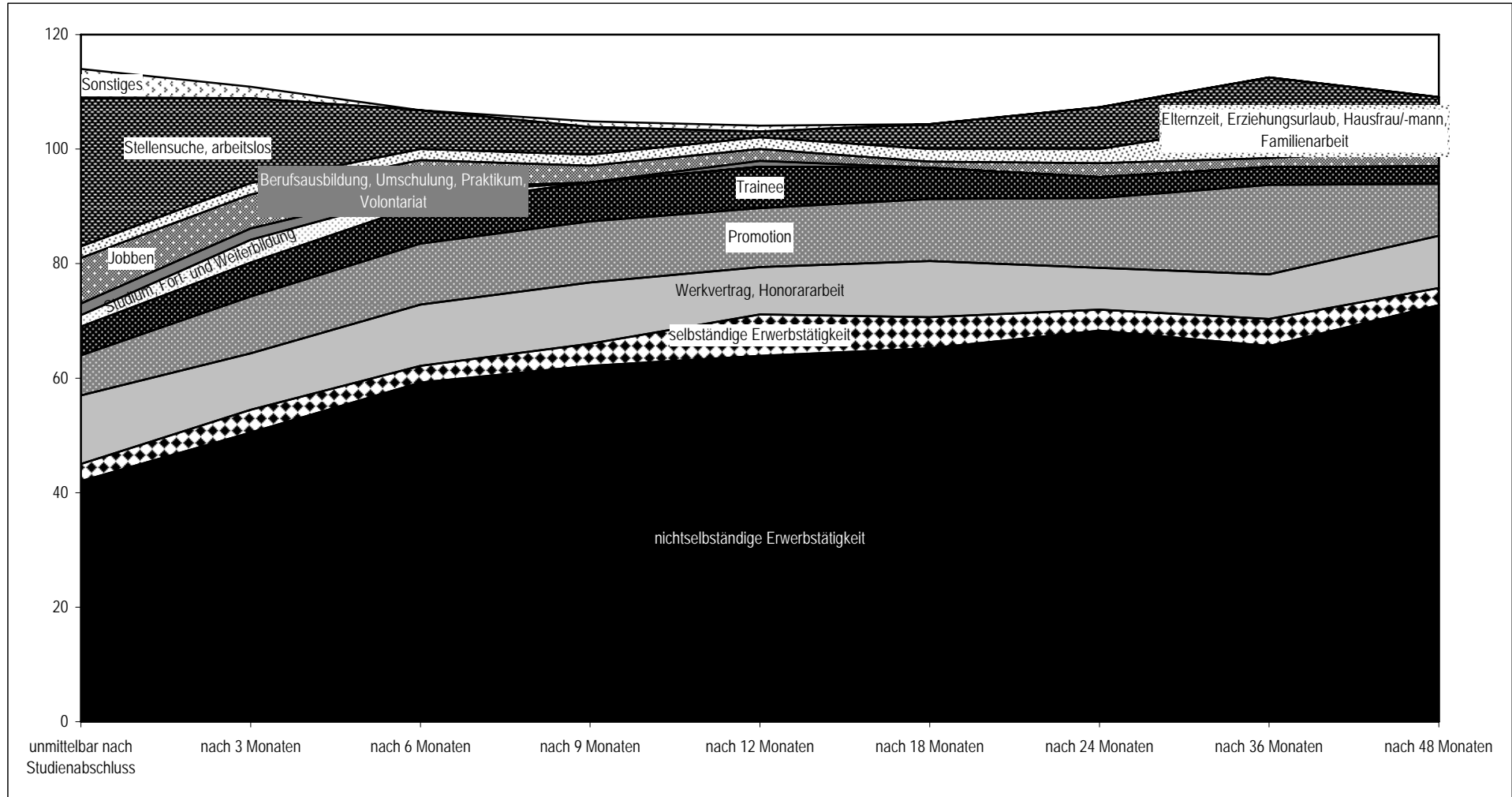


Abb. 4.32: Tätigkeitsverlauf der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrswirtschaft, Mehrfachnennungen möglich (in %) <sup>33</sup>



<sup>33</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Abb. 4.33: Tätigkeitsverlauf der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrsingenieurwesen, Mehrfachnennungen möglich (in %) <sup>34</sup>



<sup>34</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Tab. 4.24: Entwicklung des Tätigkeitsverlaufes nach Studienfach (VWI: Verkehrswirtschaft; VIW: Verkehrsingenieurwesen), Mehrfachnennungen möglich (in %) <sup>35</sup>

	unmittelbar nach Studienabschluss		nach 3 Monaten		nach 6 Monaten		nach 9 Monaten		nach 12 Monaten		nach 18 Monaten		nach 24 Monaten		nach 36 Monaten		nach 48 Monaten	
	VWI	VIW	VWI	VIW	VWI	VIW	VWI	VIW	VWI	VIW	VWI	VIW	VWI	VIW	VWI	VIW	VWI	VIW
nichtselbständige Erwerbstätigkeit	29	42	39	50	57	59	55	62	62	64	66	65	76	68	78	66	72	73
selbständige Erwerbstätigkeit	4	3	3	4	4	3	4	4	2	7	6	5	3	4	4	5	3	3
Werkvertrag, Honorararbeit	7	12	5	10	2	11	2	11	3	8	5	10	3	7	2	8	3	9
Promotion	3	7	3	10	3	11	2	11	4	10	3	11	4	12	4	16	6	9
Trainee	2	5	5	6	6	7	7	7	6	7	5	5	6	4	0	3	0	3
Studium, Fort- und Weiterbildung (Vollzeit, langfristig)	11	2	9	4	6	2	6	0	3	0	5	0	4	0	4	0	3	0
Berufsausbildung, Umschulung, Praktikum, Volontariat	9	2	8	2	6	1	6	0	4	1	5	0	3	0	0	0	0	0
Jobben	18	8	15	6	12	5	11	3	10	2	7	1	1	2	0	2	0	3
Elternzeit, Erziehungsurlaub, Hausfrau/-mann, Familienarbeit	1	2	2	2	2	2	2	2	3	2	5	2	4	2	6	6	9	6
Stellensuche, arbeitslos	40	26	30	15	17	7	18	5	10	1	6	4	3	7	6	8	9	3
Sonstiges	4	5	1	2	1	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

<sup>35</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

---

Die Entwicklung des Tätigkeitsverlaufs spiegelt sich auch in der Betrachtung der beruflichen Stellung wieder (vgl. Tab. 4.25). Mit größer werdendem Zeitraum zwischen Studienabschluss und Betrachtungszeitpunkt steigt vor allem der Anteil der hochqualifizierten Angestellten. Dieser Anteil lag unmittelbar nach Studienabschluss noch bei 39%, vier Jahre später hat sich dieser auf 63% erhöht. Die Zahl der anderen Angestellten hat sich in dieser Zeit ebenfalls erhöht, allerdings nicht so stark, und zwar von 17% auf 26%. Auch die Zahl der Absolvent/innen die eine Familientätigkeit angaben, stieg im Verlauf erwartungsgemäß an. Die Anteile der Selbständigen und Beamten haben sich dagegen im Zeitverlauf nur wenig verändert. So liegt die Zahl der Selbständigen über den gesamten Verlauf zwischen 2% und 6% und der Beamten bei etwa 2%. Deutlich rückläufig ist im Zeitverlauf vor allem der Anteil der nicht Erwerbstätigen.

Tab. 4.25: Entwicklung der beruflichen Stellung nach Studienabschluss (in %)

	Unmittelbar nach Studienabschluss (n = 192)	nach 3 Monaten (n = 200)	nach 6 Monaten (n = 203)	nach 9 Monaten (n = 197)	nach 12 Monaten (n = 178)	nach 18 Monaten (n = 177)	nach 24 Monaten (n = 150)	nach 36 Monaten (n = 110)	nach 48 Monaten (n = 63)
leitende/r Angestellte/r	2	3	3	4	5	6	6	4	6
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r mit mittlerer Leitungsfunktion	6	8	9	9	11	16	16	24	22
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r ohne Leitungsfunktion	31	40	48	48	47	42	41	36	35
hochqualifizierte Angestellte	39	51	60	61	63	64	63	63	63
qualifizierte/r Angestellte/r	14	16	18	22	21	22	26	25	24
ausführende/r Angestellte/r	3	4	4	2	3	2	4	0	2
andere Angestellte	17	20	22	24	24	24	30	25	26
Selbständige/r in freien Berufen	3	2	1	2	1	1	1	2	2
selbständige/r Unternehmer/in	2	1	1	1	1	1	1	1	2
Selbständige/r mit Honorar-/ Werkvertrag	1	1	0	1	1	1	0	0	0
Selbständige	6	4	2	4	3	3	2	3	4
Beamte/r im höheren Dienst	0	0	0	1	1	1	1	1	2
Beamte/r im gehobenen Dienst	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Beamte	1	1	1	2	2	2	2	1	2
un-/ angelernte/r Arbeiter/in	2	2	1	0	1	0	0	1	0
Elternzeit/ Erziehungsurlaub/ andere Familientätigkeit	0	1	0	1	1	2	1	4	3
nicht erwerbstätig	28	18	8	7	3	3	2	3	2
Sonstiges	9	6	5	4	3	3	1	0	2

Im Vergleich der Studienfächer hinsichtlich der beruflichen Stellung (siehe Anhang Tab. A3.1/ A3.2) ist vor allem festzuhalten, dass die Absolvent/innen des Verkehrsingenieurwesens über den gesamten Verlauf deutlich häufiger als hochqualifizierte Angestellte beschäftigt waren als die Verkehrswirtschaftler/innen. Zum Zeitpunkt vier Jahre nach Studienabschluss beträgt dieser Unterschied 30 Prozentpunkte. Bei den Verkehrswirtschaftler/innen zeigen sich dagegen etwas größere Anteile an qualifizierten Angestellten sowie Selbständigen und Beamten. Auch die Zahl derjenigen, die nicht erwerbstätig waren bzw. einen sonstigen Bereich



markierten, ist unter den Verkehrswirtschaftler/innen, insbesondere im ersten Jahr nach Studienabschluss, deutlich größer. Zudem zeigt sich bei den Verkehrswirtschaftler/innen zum Zeitpunkt vier Jahre nach Studienabschluss, resultierend aus dem höheren Frauenanteil in diesem Studienfach, ein größerer Anteil an Absolvent/innen, die einer Familientätigkeit nachgehen.

Hinsichtlich des Bereiches, in dem die Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaften insgesamt tätig sind (vgl. Tab. 4.26), zeigt sich, dass die Absolvent/innen über den gesamten Vorlauf vorwiegend in Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüros bzw. Unternehmen, im Personennah- und -fernverkehr sowie an Hochschulen und Forschungsinstituten tätig sind. Darüber hinaus ist ein tendenzieller Anstieg des Anteils der in Öffentlichen Verwaltungen und Behörden Beschäftigten im Zeitverlauf von 1% auf 6% festzustellen. Schließlich bestätigen sich auch in der Betrachtung der Tätigkeitsbereiche der deutliche Rückgang der nicht arbeitenden Befragten und der Anstieg der Absolvent/innen, die einer Familientätigkeit nachgehen.

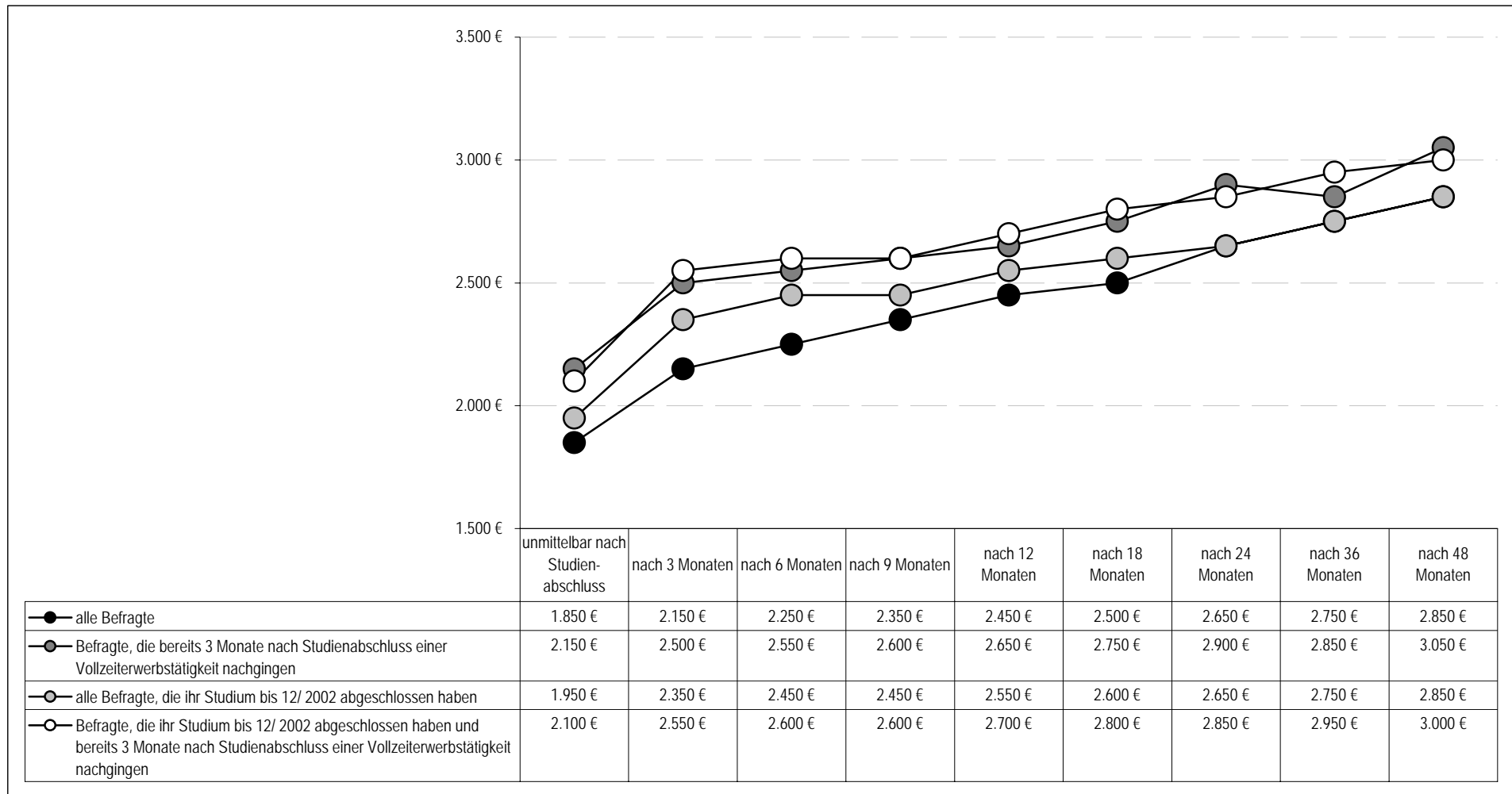
Tab. 4.26: Entwicklung der Beschäftigung nach Bereichen (in %)

	Unmittelbar nach Studienabschluss (n = 188)	nach 3 Monaten (n = 203)	nach 6 Monaten (n = 205)	nach 9 Monaten (n = 200)	nach 12 Monaten (n = 179)	nach 18 Monaten (n = 177)	nach 24 Monaten (n = 155)	nach 36 Monaten (n = 111)	nach 48 Monaten (n = 63)
Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüro bzw. -unternehmen	18	19	20	20	19	17	17	18	16
Personennah- und -fernverkehr (ÖPNV/ Bahn/ Flug)	9	10	12	13	12	15	15	20	17
Gütertransport und -logistik	7	10	11	10	11	11	8	6	8
Tourismusunternehmen	5	5	8	7	6	4	3	2	3
Fahrzeugbau/ -technik	4	6	6	7	8	8	8	7	8
Luft- und Raumfahrttechnik	2	2	2	1	1	1	1	2	2
Kommunikationsdienstleister/ Netzbetreiber	1	0	0	1	1	1	1	1	2
anderer Bereich der (Privat-) Wirtschaft	10	9	11	11	12	13	14	13	11
Hochschule/ Forschungsinstitute	12	14	15	16	17	16	17	13	13
Öffentliche Verwaltung/ Behörde	1	2	3	6	5	5	5	5	6
Organisation ohne Erwerbscharakter	1	1	0	1	1	1	1	2	2
Elternzeit/ Erziehungsurlaub/ Familientätigkeit	0	0	0	1	1	2	1	4	3
Arbeite nicht	28	18	8	7	3	3	3	3	3
Sonstiger Bereich	3	3	2	2	3	4	4	5	6

Im Vergleich der Studienfächer hinsichtlich der Tätigkeitsbereiche (siehe Anhang Tab. A3.3/ A3.4) fällt wie auch bei den Fragen nach der ersten und aktuellen Tätigkeit auf, dass der Anteil der in Tourismusunternehmen Tätigen unter den Verkehrswirtschaftler/innen deutlich größer als unter den Verkehrsingenieur/innen ist, wobei hier im Zeitverlauf bei den Verkehrswirtschaftler/innen ein leichter Rückgang dieses Anteils zu beobachten ist. Die Verkehrsingenieur/innen sind dagegen deutlich häufiger in Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüros bzw. -unternehmen sowie an Hochschulen und Forschungsinstituten tätig. Dabei sinkt der Anteil der an Hochschulen und Forschungsinstituten beschäftigten Verkehrsingenieur/innen ab drei Jahre nach Studienabschluss wieder. Die Bereiche Gütertransport und -logistik sowie Personennah- und -fernverkehr sind für die Befragten beider Studienfächer zentrale Beschäftigungsbereiche. Darüber hinaus zeigen sich in beiden Studienfächern im Zeitverlauf in den Bereichen Personennah- und -fernverkehr sowie Fahrzeugbau/ -technik steigende Anteile der Beschäftigten und insgesamt ein deutlich Rückgang der nicht arbeitenden Befragten.

Das durchschnittliche Bruttomonatseinkommen steigt im Zeitverlauf kontinuierlich an. Dabei liegt dieser Wert für alle Befragten unmittelbar nach Studienabschluss bei 1.850€ und erhöht sich bis zum Zeitpunkt vier Jahre nach Studienabschluss auf 2.850€ (vgl. Abb. 4.34). Bezogen auf diejenigen Absolvent/innen, die bereits drei Monate nach Studienabschluss einer Vollzeiterwerbstätigkeit nachgingen, ist eine Einkommenssteigerung von 2.150€ unmittelbar nach Studienabschluss auf 3.050€ nach vier Jahren zu beobachten. Betrachtet man nur die Angaben der Befragten, die ihr Studium bis Dezember 2002 abgeschlossen haben und somit bis vier Jahre nach Studienabschluss Angaben zum Einkommen machen konnten, ist im Vergleich zu allen Befragten bis zum Zeitpunkt 18 Monate nach Studienabschluss ein um 100 bis 200€ höheres durchschnittliches Bruttomonatseinkommen festzustellen. Bezogen auf jene Absolvent/innen, die ihr Studium bis Dezember 2002 abgeschlossen haben und bereits drei Monate nach Studienabschluss einer Vollzeiterwerbstätigkeit nachgingen, verläuft die Einkommensentwicklung nahezu parallel, die Steigerung geht jedoch von einem höheren Anfangsniveau aus. Dieser Einkommensunterschied setzt sich bis zum Zeitpunkte drei Jahre nach Studienabschluss fort.

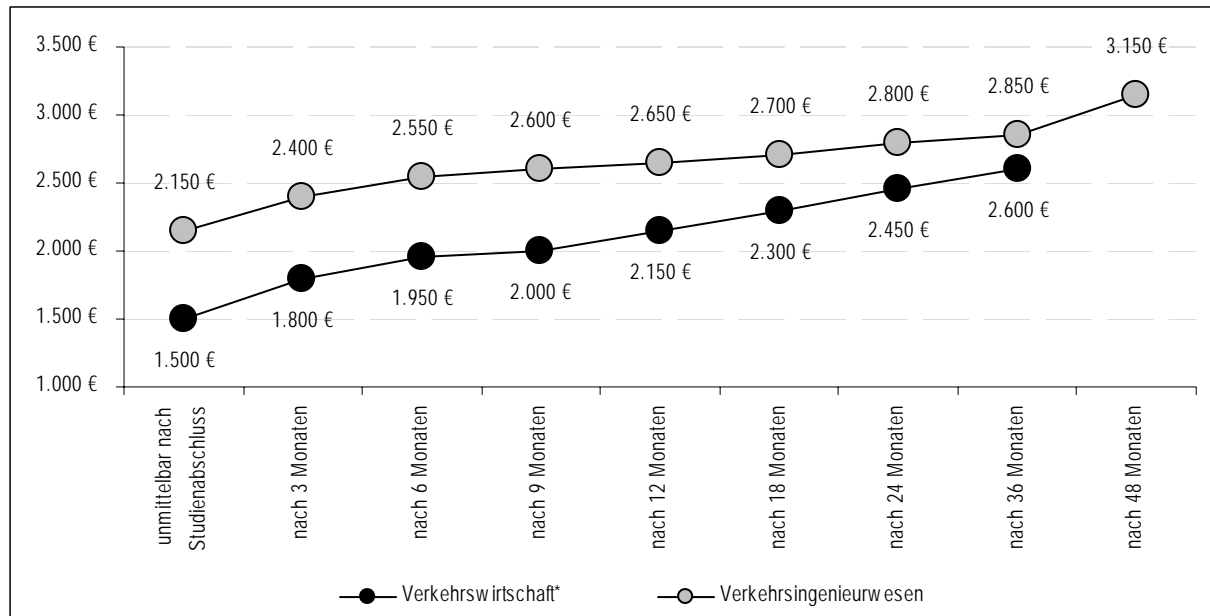
Abb. 4.34: Entwicklung des Bruttomonatseinkommens nach Beschäftigungsumfang und Jahr des Studienabschlusses (Mittelwerte)<sup>36</sup>



<sup>36</sup> Die detaillierten Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Im Vergleich der Einkommensentwicklung zwischen den Studienfächern (vgl. Abb. 4.35) zeigt über den gesamten Betrachtungszeitraum ein höheres Einkommen der Verkehrsingenieur/innen. Die größten Einkommensunterschiede beziehen sich jedoch auf das Einstiegsgehalt, nach eineinhalb Jahren beginnen die Einkommen sich anzugleichen. Dieser Verlauf findet sich auch dann wieder, wenn man nur die Befragten in Betrachtung einbezieht, die ihr Studium bis Dezember 2002 abgeschlossen haben.

Abb. 4.35: Entwicklung des Bruttomonatseinkommens nach Studienabschluss, nach Studienfach (Mittelwerte)<sup>37</sup>

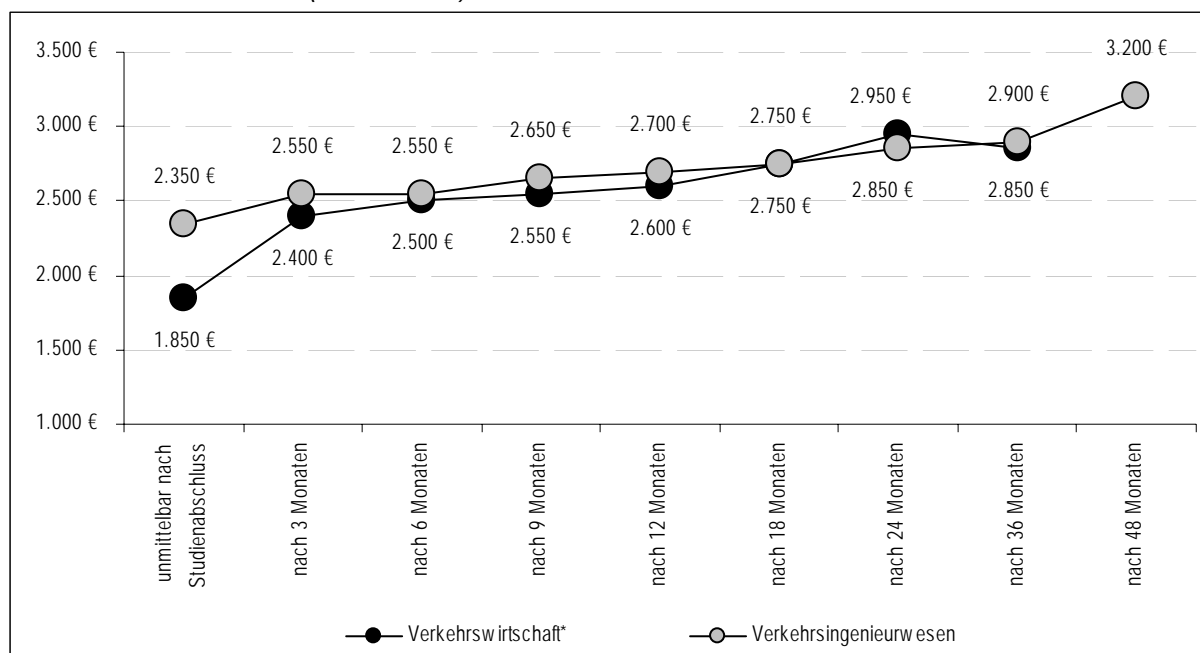


\* Für Mittelwertberechnungen war die Fallzahl unter den Verkehrswirtschaftler/innen zum Zeitpunkt 48 Monate nach Studienabschluss zu gering.

Bezieht man jedoch nur die Angaben der Absolvent/innen in die Betrachtung ein, die bereits drei Monate nach Studienabschluss einer Vollzeiterwerbstätigkeit nachgingen, zeigen sich nur noch unmittelbar nach Studienabschluss größere Einkommensunterschiede zugunsten der Verkehrsingenieur/innen (vgl. Abb. 4.36). Zum Zeitpunkt zwei Jahre nach Studienabschluss ist das durchschnittliche Bruttomonatseinkommen bei den Verkehrswirtschaftler/innen sogar höher. Die zuvor festgestellten größeren Einkommensunterschiede zwischen den Studienfächern resultieren somit auch aus dem größeren Anteil an Vollzeit erwerbstätigen Verkehrsingenieur/innen in den ersten Monaten nach dem Studienabschluss.

<sup>37</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Abb. 4.36: Entwicklung der Bruttomonatseinkommen der Befragten, die bereits drei Monate nach Studienabschluss einer Vollzeitberufstätigkeit nachgingen, nach Studienfach (Mittelwerte)<sup>38</sup>

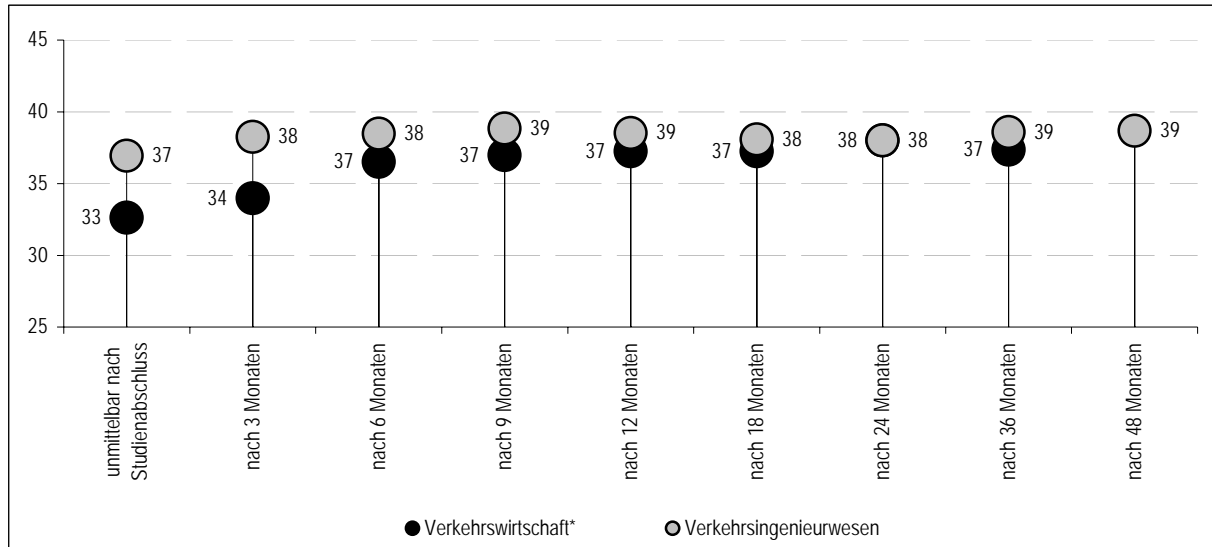


\* Für Mittelwertberechnungen war die Fallzahl unter den Verkehrswirtschaftler/innen zum Zeitpunkt 48 Monate nach Studienabschluss zu gering.

Hinsichtlich der Entwicklung der vertraglich vereinbarten Arbeitszeit ist festzustellen, dass das durchschnittlich vertraglich vereinbarte Arbeitspensum im beobachteten Zeitraum von 35 auf 37 Stunden pro Woche ansteigt. Bei Absolvent/innen, die bereits drei Monate nach Studienabschluss einer nichtselbständigen Tätigkeit nachgegangen sind, erhöhte sich die durchschnittliche Vertragswochenarbeitszeit von 37 Stunden unmittelbar nach Studienabschluss auf 38 Stunden zum Zeitpunkt vier Jahre nach Studienabschluss.

Beim Vergleich der Studienfächer zeigt sich parallel zur Einkommensentwicklung, dass die Vertragswochenarbeitszeit der Verkehrsingenieur/innen über den gesamten Betrachtungszeitpunkt höher (bzw. zum Zeitpunkt zwei Jahre nach Studienabschluss genauso hoch) ist wie bei den Verkehrswirtschaftler/innen (vgl. Abb. 4.37). Auch im Vergleich der tatsächlichen Wochenarbeitszeit zeigen sich diese Unterschiede, hier liegen die Verkehrsingenieur/innen bei fünf von acht vergleichbaren Betrachtungszeitpunkten im Durchschnitt über den Verkehrswirtschaftler/innen.

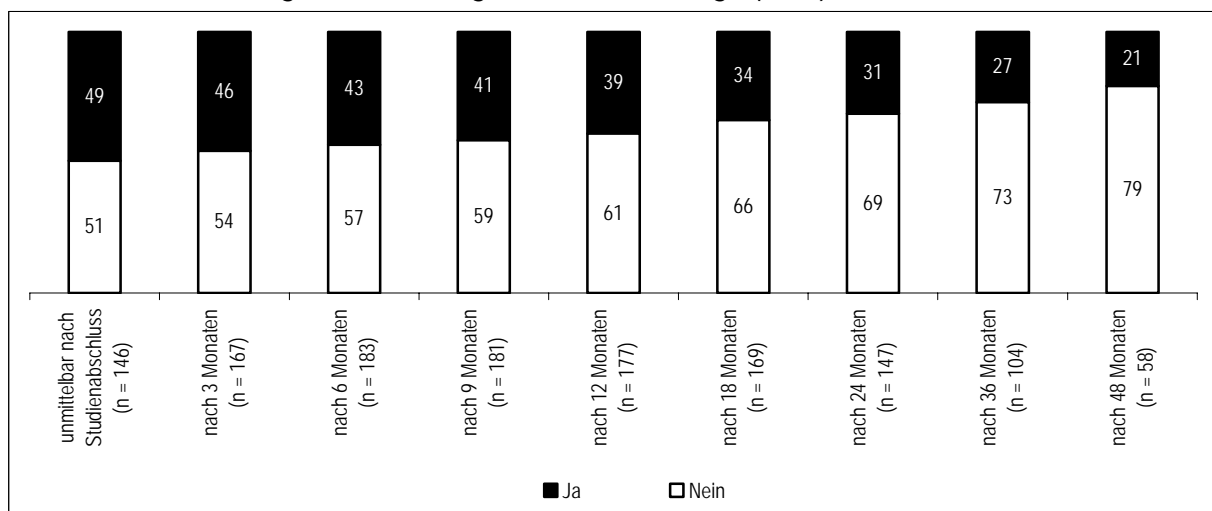
<sup>38</sup> Die detaillierten Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Abb. 4.37: Entwicklung der Vertragswochenarbeitszeit nach Studienfach (Mittelwerte)<sup>39</sup>

\* Für Mittelwertberechnungen war die Fallzahl unter den Verkehrswirtschaftler/innen zum Zeitpunkt 48 Monate nach Studienabschluss zu gering.

Der Anteil der unbefristeten Arbeitsverträge liegt beim Berufsstart bei etwa 50%. Nach 18 Monaten sind bereits zwei Drittel der Arbeitsverträge unbefristet und zum Zeitpunkt vier Jahre nach Studienabschluss sind bereits knapp vier Fünftel der Arbeitsverträge unbefristet.

Abb. 4.38: Entwicklung der Befristung der Arbeitsverträge (in %)

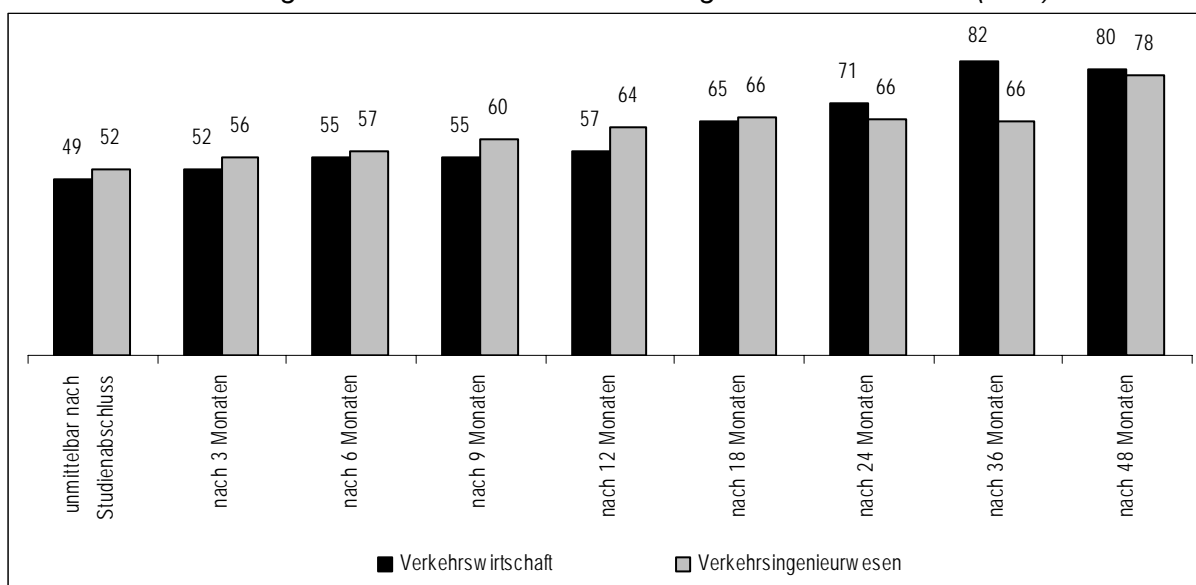


Dabei haben die Verkehrsingenieur/innen bis 1,5 Jahre nach Studienabschluss etwas häufiger einen unbefristeten Arbeitsvertrag. Zu den Zeitpunkten zwei und drei Jahre nach Studienabschluss sind die entsprechenden Anteile unter den Verkehrswirtschaftler/innen größer. Zum letzten Betrachtungszeitpunkt, vier Jahre

<sup>39</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

nach Studienabschluss, gibt es zwischen den Studienfächern praktisch keinen Unterschied.

Abb. 4.39: Entwicklung der unbefristeten Arbeitsverträge nach Studienfach (in %) <sup>40</sup>



## 4.2 Der Vergleich zu den Absolvent/innen früherer Jahrgänge

Im folgenden Abschnitt werden (wie auch in den vorangegangenen Kapiteln) die Ergebnisse der Befragung 2006 (Kohorte 00-05) mit denen der Befragung des Jahres 2001 (Kohorte 95-00) verglichen. Dabei wird die Frage geklärt, ob sich die Bedingungen des Berufseinstiegs von Dresdner Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften in den letzten fünf Jahren bedeutend verändert haben. Besondere Aufmerksamkeit gilt in diesem Zusammenhang der Aufnahme einer nichtselbständigen Erwerbstätigkeit.

### 4.2.1 Stellensuche und Berufsstart

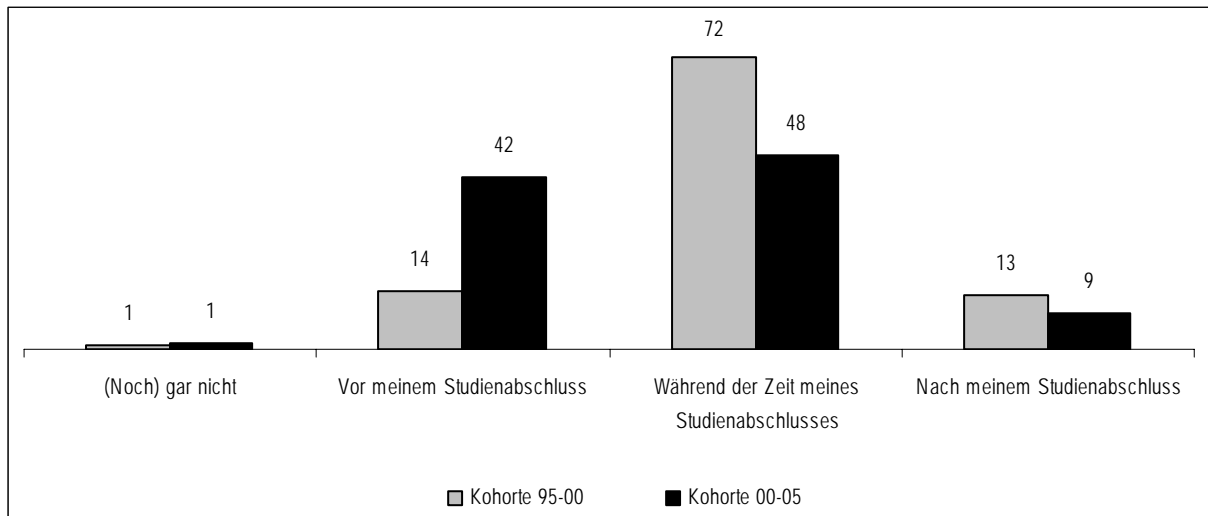
Zunächst werden die beiden Kohorten 95-00 und 00-05 hinsichtlich einzelner Kriterien zur Stellensuche, wie z. B. der Suchdauer oder der genutzten Bewerbungsstrategien, verglichen. Ziel des Abschnittes sind Darstellung und Analyse der ersten Phase beruflicher Positionierung und Etablierung.

Die Befragten des Jahres 2006 begannen in Relation zum Studienabschluss früher mit der Stellensuche. Fast die Hälfte der Kohorte 00-05 begann bereits vor

<sup>40</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Studienabschluss, unter den Befragten der Kohorte 95-00 liegt dieser Anteil bei 14%. Die Unterschiede sind signifikant.

Abb. 4.40: Beginn der Stellensuche in Relation zum Studienabschluss im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 92$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 212$



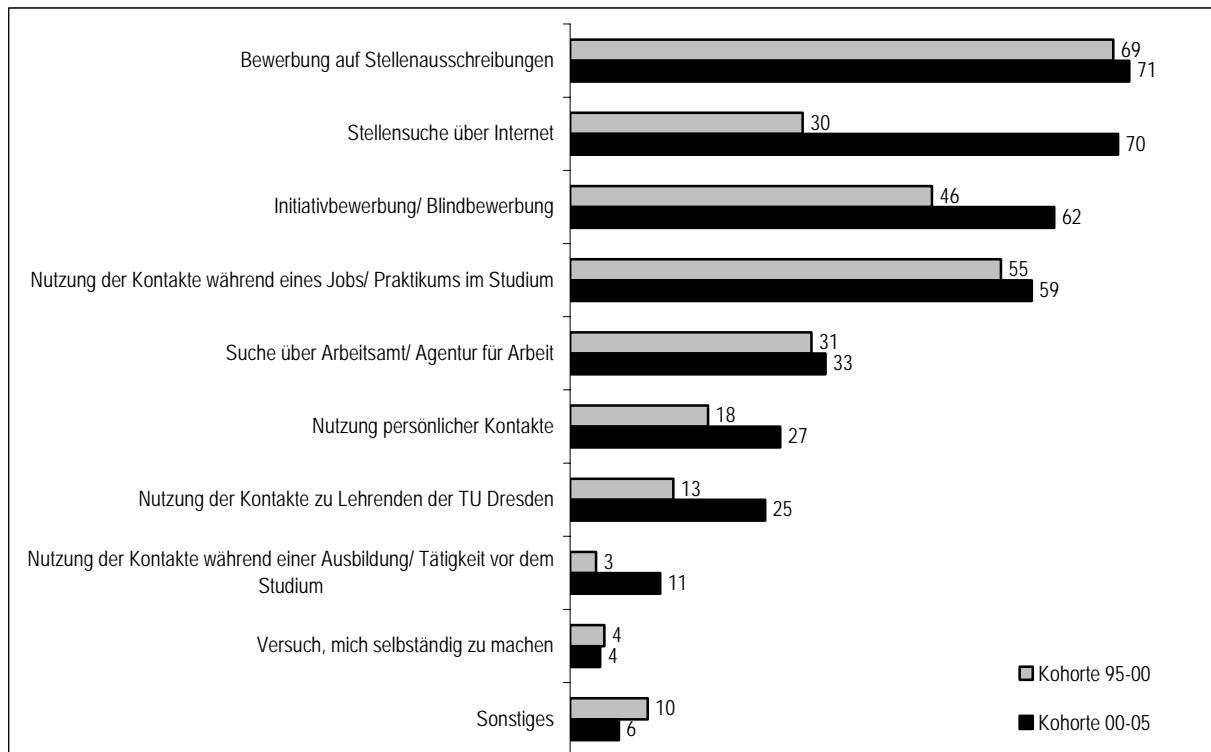
Die Absolvent/innen der Kohorte 00-05 nutzten bei der Stellensuche im Durchschnitt mehr Strategien parallel (vier), als die Absolvent/innen der Kohorte 95-00, die nur drei Bewerbungsstrategien parallel nutzten. Auch veränderten sich die Häufigkeiten der einzelnen Strategien. Bei den Befragten der Kohorte 00-05 hat sich im Vergleich zur Kohorte 95-00 vor allem die Zahl derjenigen erhöht, die das Internet, Initiativbewerbungen, persönliche Kontakte, Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden, Kontakte während einer Ausbildung/ Tätigkeit vor dem Studium sowie Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium zur Stellensuche nutzten.<sup>41</sup> Diese Veränderungen deuten auf den Einfluss technologischer und gesellschaftlicher Veränderungen (Verbreitung des Internets, zunehmende Bedeutung „sozialen Kapitals“<sup>42</sup>) hin.

<sup>41</sup> Die Antwortkategorien „Ich habe noch nichts unternommen“, „Absolventenmessen“ und „Private Vermittlungsagenturen“ waren im Jahr 2001 noch nicht im Fragebogen vorgegeben. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden diese Kategorien deshalb nicht dargestellt.

<sup>42</sup> Vgl. Granovetter 1974, Giddens 1979, Runia 2002

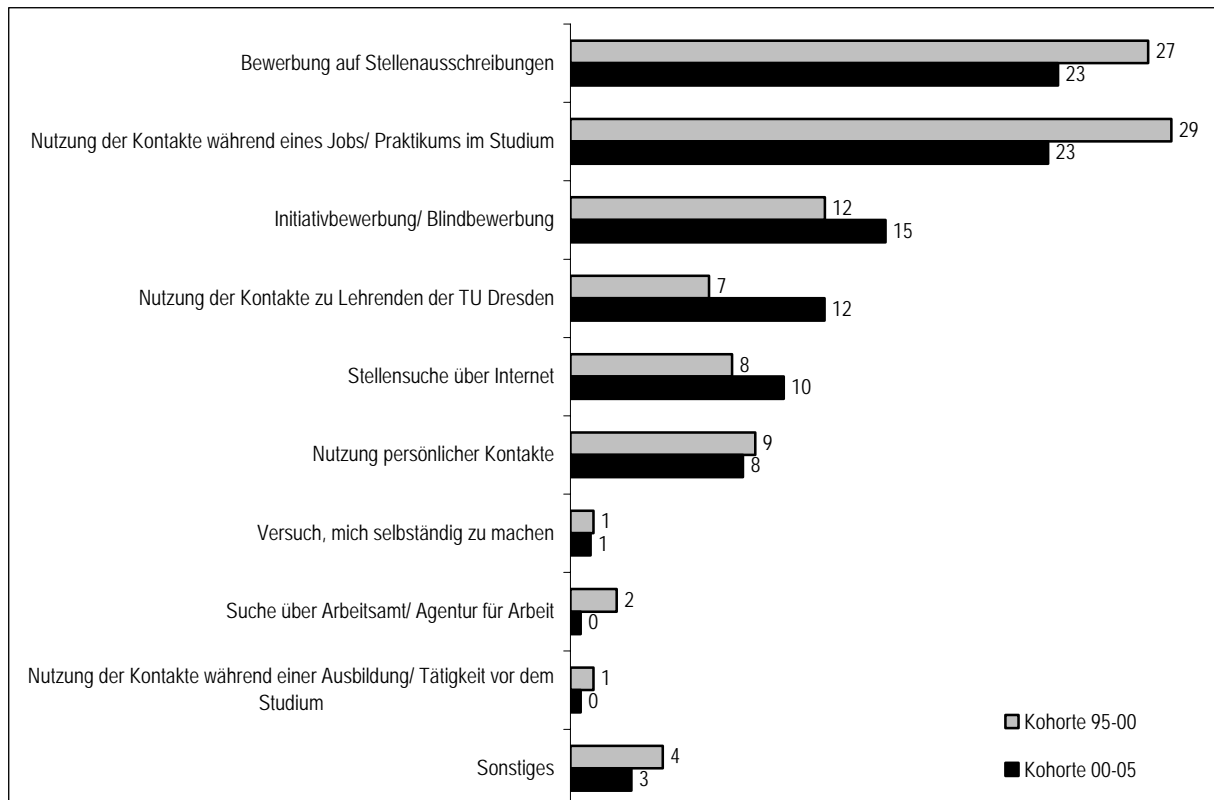


Abb. 4.41: Strategien der Beschäftigungssuche im Kohortenvergleich, Mehrfachnennungen möglich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 91$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 209$



Für die Absolvent/innen beider Kohorten waren Stellenausschreibungen und die Nutzung von Kontakten während eines Jobs/ Praktikums im Studium die erfolgreichsten Strategien bei der Stellensuche, wobei diese unter den Befragten des Jahres 2001 noch etwas häufiger zum Erfolg führten. Für die Befragten des Jahres 2006 waren dagegen Initiativbewerbungen, Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden sowie die Stellensuche über das Internet etwas aussichtsreicher. Diese Unterschiede zeigen sich auch in der Betrachtung der relativen Erfolgsquoten der genutzten Strategien.

Abb. 4.42: Erfolg der verschiedenen Strategien der Stellensuche (absolut, d.h. unabhängig von der Häufigkeit ihrer Nutzung) im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 91$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 207$

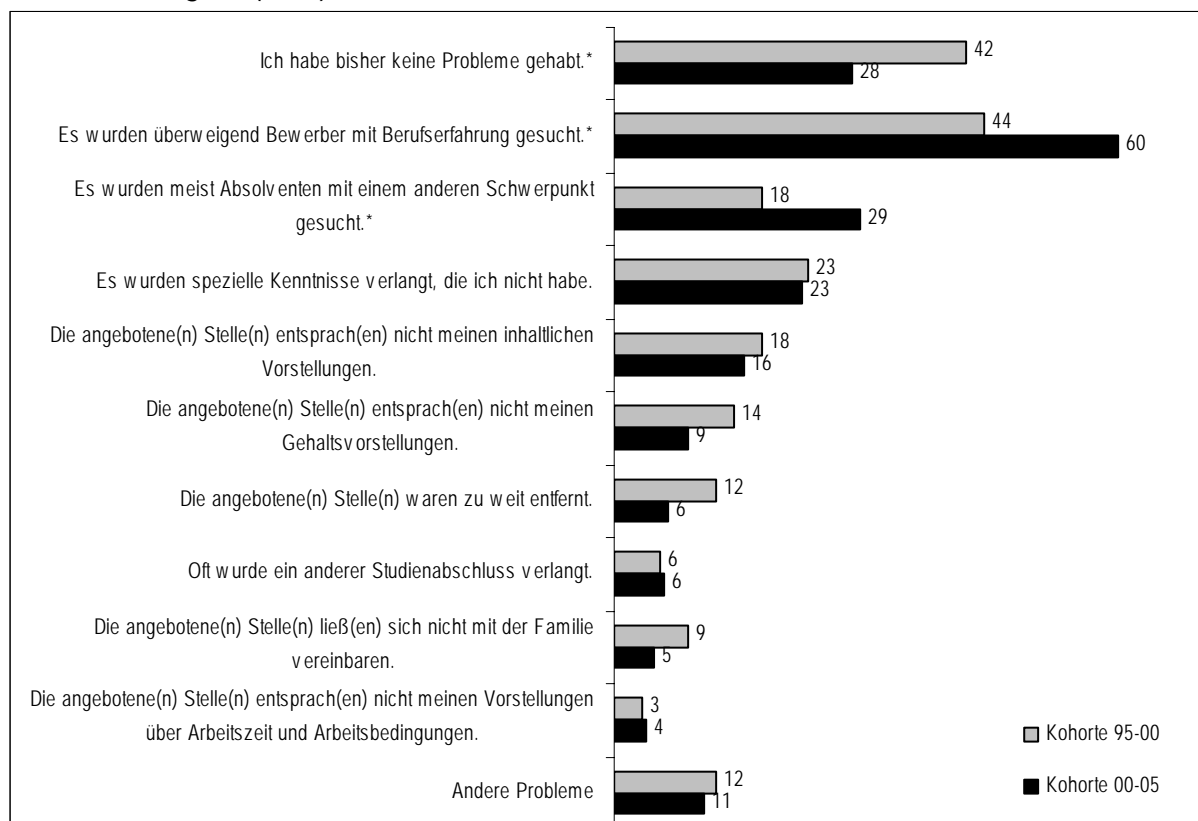


Die Zahl der Bewerbungen unterscheidet sich zwischen den Befragungsjahren 2006 und 2001 nur gering. So schrieben die Befragten des Jahres 2001 im Mittel (Median) sechs und die Befragten des Jahres 2006 acht Bewerbungen. Die Anzahl der Vorstellungsgespräche liegt in beiden Kohorten bei zwei (Median). Schließlich unterscheiden sich die Befragungskohorten auch in der Dauer der aktiven Stellensuche kaum. Dabei beträgt die Dauer der aktiven Stellensuche bei den Befragten der Kohorte 00-05 drei Monate und bei den Befragten der Kohorte 95-00 vier Monate. Die genannten Unterschiede sind allerdings nicht signifikant.

Nach den Schwierigkeiten bei der Stellensuche befragt, fällt bei den Befragten im Vergleich zum Befragungsjahr 2001 ein signifikanter Rückgang des Anteils von Absolvent/innen auf, die angaben, „bisher keine Probleme bei der Stellensuche gehabt zu haben“. Entsprechend zeigen sich unter den Befragten des Jahres 2006 in einigen „Problemkategorien“ deutlich höhere Anteile. Die größten Unterschiede zwischen den Befragungskohorten zeigen sich in den Punkten „Es wurden überwiegend Bewerber mit Berufserfahrung gesucht“ und „Es wurden meist Absolvent/innen mit einem anderen Schwerpunkt gesucht“. In beiden Punkten gab ein signifikant höherer Anteil der Befragten des Jahres 2006 an, dass dies Probleme bei der Stellensuche darstellten. Dagegen wurden von den Befragten des Jahres 2001 etwas häufiger Probleme genannt, die sich auf die Rahmenbedingungen der angebotenen Stelle(n) bezogen (Diskrepanzen zwischen der Stelle und den eigenen

inhaltlichen bzw. finanziellen Vorstellungen, Entfernung des Arbeitsplatzes, Vereinbarkeit mit der Familie).<sup>43</sup> Für beide Kohorten gilt aber, dass sich die Absolvent/innen bei der Stellensuche vor allem mit dem Problem konfrontiert sahen, dass überwiegend Bewerber mit Berufserfahrung gesucht wurden.

Abb. 4.43: Schwierigkeiten bei der Stellensuche im Kohortenvergleich, Mehrfachnennungen möglich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 90$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 204$

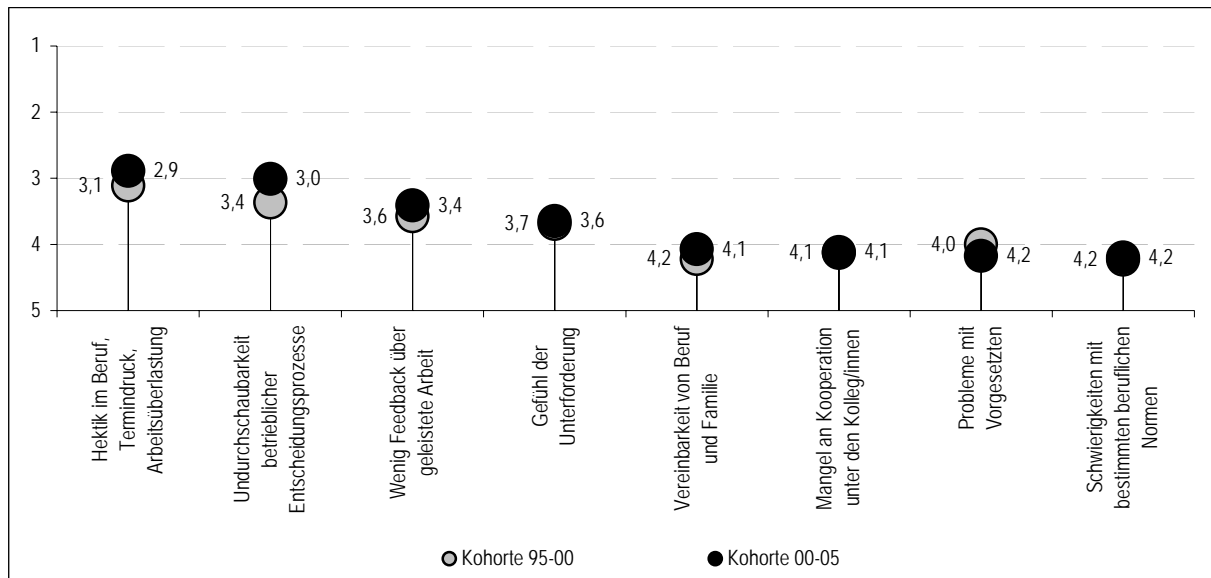


Im Folgenden werden die Absolvent/innen in Hinblick ausgewählter Aspekte zum Berufsstart verglichen. Beide Kohorten sollten einschätzen, wie wichtig bestimmte vorgegebene Gesichtspunkte ihrer Meinung nach für den Arbeitgeber waren, die Befragten einzustellen. Dabei zeigen sich zwischen den Kohorten signifikante Unterschiede in den Punkten „Examensnote“ (Kohorte 00-05: 2,9; Kohorte 95-00: 3,3) und „Auslandserfahrungen“ (Kohorte 00-05: 3,7; Kohorte 95-00: 4,2), wobei die Absolvent/innen des Befragungsjahres 2006 diese Punkte als für den Arbeitgeber wichtiger im Hinblick auf die eigene Einstellung einschätzten.

<sup>43</sup> Im Zusammenhang mit diesen Ergebnissen sei noch einmal auf die eingangs skizzierte Problematik verwiesen, dass sich die Befragungskohorten in der Zusammensetzung hinsichtlich des Studienfaches deutlich unterscheiden. So sind die Unterschiede zwischen den Kohorten hinsichtlich der genannten Probleme bei der Stellensuche möglicherweise auf den höheren Anteil an Verkehrswirtschaftler/innen im Befragungsjahr 2006 zurückzuführen (vgl. Kap. 1 und 8).

Hinsichtlich der Einschätzung der Schwierigkeiten beim Berufsstart zeigen sich zwischen den Kohorten keine signifikanten Unterschiede. Die Absolvent/innen beider Kohorten sahen sich beim Berufsstart vor allem mit der Hektik, Termindruck und Arbeitsüberlastung, der Undurchschaubarkeit betrieblicher Entscheidungsprozesse und dem mangelnden Feedback über die geleistete Arbeit konfrontiert. Dabei schätzen die Befragten des Jahres 2006 diese Punkte noch etwas problematischer ein.

Abb. 4.44: Probleme beim Berufsstart im Kohortenvergleich, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr stark... 5 = gar nicht),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 90$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 206$

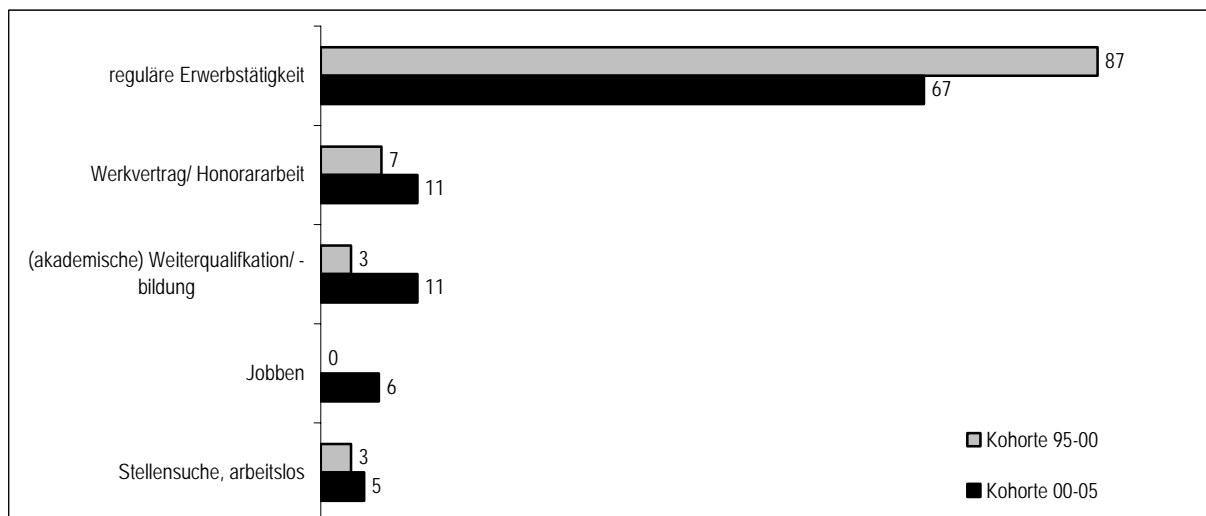


#### 4.2.2 Erste Tätigkeit<sup>44</sup>

Bezüglich der Tätigkeitsform der ersten Tätigkeit nach dem Studium zeigt sich, dass der Anteil der regulär (d.h. nichtselbständig bzw. selbständig) Beschäftigten unter den Befragten des Jahres 2006 im Vergleich zum Jahr 2001 um 20 Prozentpunkte geringer ist. Gestiegen sind hingegen die Anteile der Werk- und Honorartätigen, der sich in (akademischer) Weiterqualifikation (d.h. Promotion, Studium, Fort-, Weiterbildung, Berufsausbildung Umschulung oder Praktikum) befindlichen Absolvent/innen, aber auch der Jobbenden und Arbeitsuchenden.

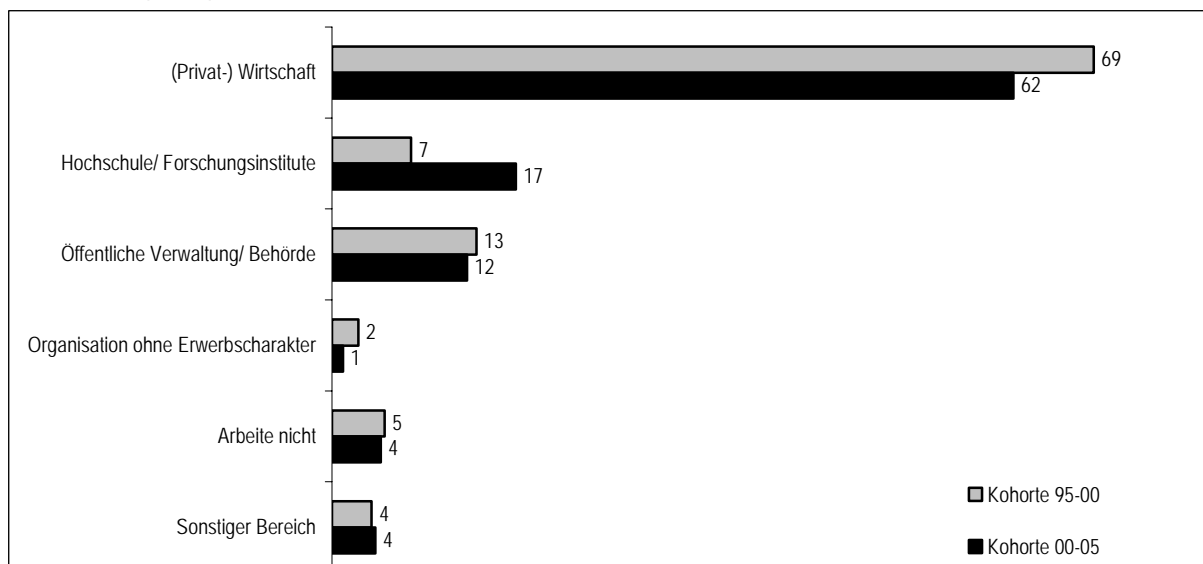
<sup>44</sup> Ein Kohortenvergleich hinsichtlich der beruflichen Stellung ist nicht möglich, da diese Frage bei der Erhebung 2001 nicht gestellt wurde.

Abb. 4.45: Tätigkeitsform<sup>45</sup> der ersten Tätigkeit nach dem Studium der Absolvent/innen im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 89$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 186$



Entsprechend der Tätigkeitsform haben sich auch die Tätigkeitsbereiche etwas verändert. So sind von der Kohorte 00-05 nur 62% in der (Privat-)Wirtschaft tätig, unter den Befragten der Kohorte 95-00 waren es noch 69%. Die Absolvent/innen der Kohorte 00-05 sind dagegen häufiger an Hochschulen oder Forschungsinstituten beschäftigt.

Abb. 4.46: Tätigkeitsbereich<sup>46</sup> der ersten Tätigkeit nach dem Studium im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 84$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 204$



<sup>45</sup> Die Kategorien der Tätigkeitsform wurden so angepasst, dass ein Vergleich mit den Befragungsergebnissen des Jahres 2001 möglich ist.

<sup>46</sup> Die Kategorien des Tätigkeitsbereiches wurden so angepasst, dass ein Vergleich mit den Befragungsergebnissen des Jahres 2001 möglich ist.

Beim Kohortenvergleich bezüglich der Wochenarbeitszeit ist einleitend festzuhalten, dass diese nicht einheitlich erfasst wurde. Im Jahr 2006 wurde nach vertraglich vereinbarter und tatsächlich geleisteter Wochenarbeitszeit getrennt gefragt, im Jahr 2001 einfach nur nach der Wochenarbeitszeit. Diese im Jahr 2001 erhobene Wochenarbeitszeit betrug durchschnittlich 40 Stunden. Verglichen mit diesem Wert zeigen sich sowohl bezüglich der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit mit 43 Stunden als auch der Vertragswochenarbeitszeit mit 37 Stunden des Befragungsjahres 2006 signifikante Unterschiede. Hinsichtlich des Bruttomonatseinkommens unterscheiden sich die Kohorten nicht signifikant, allerdings ist das durchschnittliche Bruttomonatseinkommen der ersten Tätigkeit nach dem Studium bei den Absolvent/innen des Jahres 2006 um 200€ geringer (Kohorte 00-05: 2.300€, Kohorte 95-00: 2.500€). Auch sind die Arbeitsverträge der ersten Tätigkeit bei den Absolvent/innen des Befragungsjahres 2006 häufiger befristet (Kohorte 00-05: 44%, Kohorte 95-00: 27%), dieser Unterschied ist signifikant.<sup>47</sup>

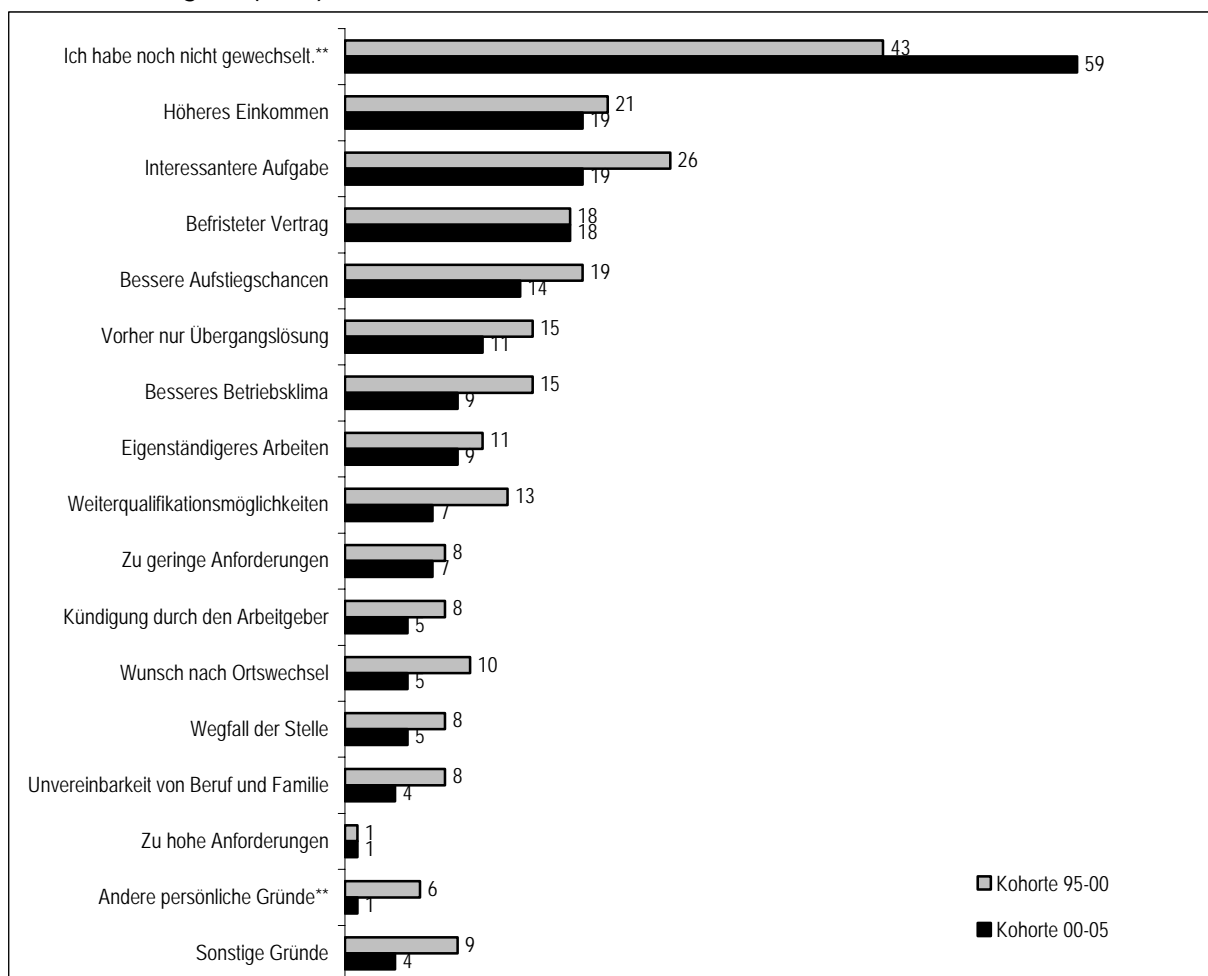
### 4.2.3 Stellenwechsel

Einen Stellenwechsel vollzogen 59% der befragten Absolvent/innen des Befragungsjahres 2006, im Jahr 2001 lag dieser Anteil nur bei 43%, der Unterschied ist signifikant. Entsprechend höher fallen unter den Befragten des Jahres 2006 die prozentualen Verteilungen auf die verschiedenen „Wechselgründe“ aus. Die größten Unterschiede zwischen den Befragungskohorten zeigen sich in den Punkten „Interessantere Aufgabe“, „Besseres Betriebsklima“, „Weiterqualifikationsmöglichkeiten“ und „Wunsch nach Ortswechsel“. Dies sind also Motive, die sich vor allem in den persönlichen Interessen bzw. Entwicklungsmöglichkeiten gründen und weniger aus externen Einflüssen (wie z.B. ein befristeter Arbeitsvertrag) resultieren.

---

<sup>47</sup> Auch diese Unterschiede resultieren möglicherweise wieder aus dem höheren Anteil an Verkehrsingenieur/innen unter den Befragten des Jahres 2001.

Abb. 4.47: Gründe für den Arbeitsplatzwechsel im Kohortenvergleich, Mehrfachnennungen möglich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 80$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 200$

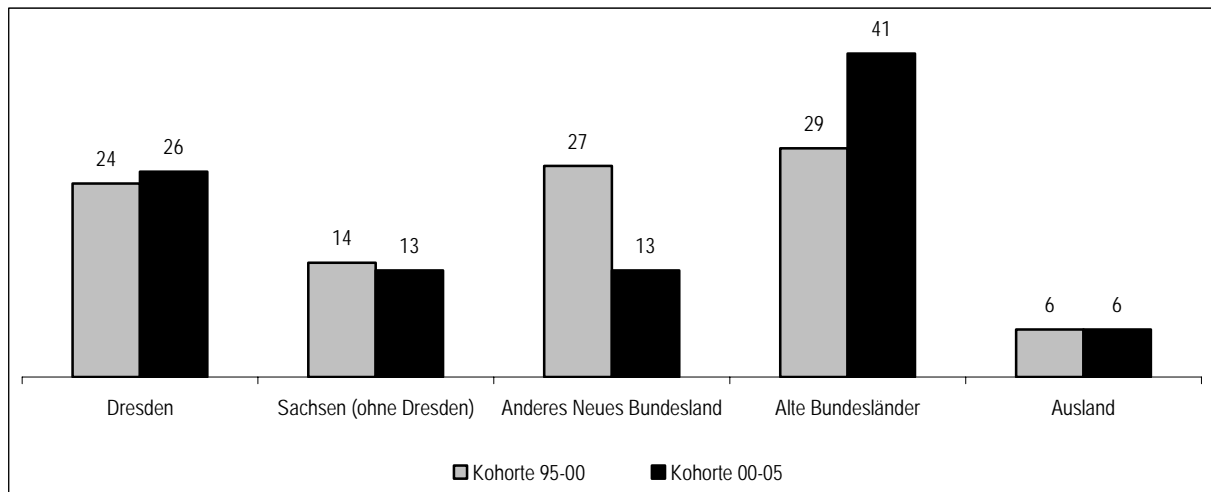


#### 4.2.4 Aktuelle Tätigkeit<sup>48</sup>

Die Frage nach dem gegenwärtigen Arbeitsplatz lässt im Kohortenvergleich zumindest teilweise Aufschlüsse über Veränderungen der Mobilität der Absolvent/innen bzw. des Arbeitsplatzangebotes in der Region zu. Der Kohortenvergleich zeigt hierzu markante Verschiebungen, das Signifikanzniveau wird nur knapp verfehlt. Zwar hat zum Zeitpunkt der aktuellen Tätigkeit ein Viertel der Absolvent/innen beider Kohorten einen Arbeitsplatz in Dresden, der Anteil derer, die in Sachsen bzw. einem anderen neuen Bundesland beschäftigt sind, ist allerdings gesunken, entsprechend höher fällt unter den Befragten des Jahres 2006 der Anteil jener aus, die in den alten Bundesländern beschäftigt sind (Kohorte 00-05: 41%, Kohorte 95-00: 29%). Der Anteil der im Ausland Tätigen blieb jedoch unverändert und liegt in beiden Kohorten bei 6%.

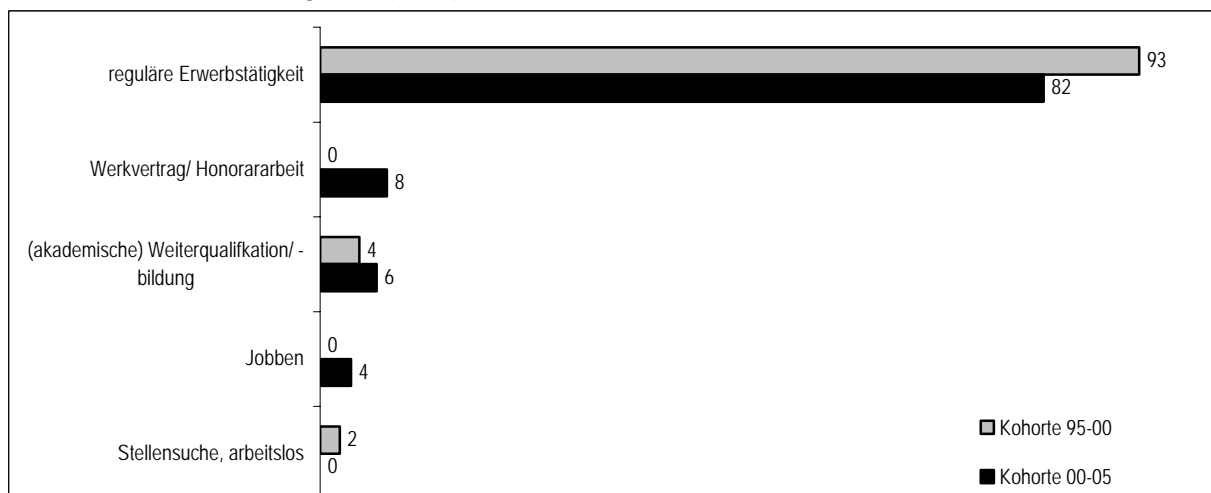
<sup>48</sup> Ein Kohortenvergleich hinsichtlich der beruflichen Stellung ist nicht möglich, da diese Frage bei der Erhebung 2001 nicht gestellt wurde.

Abb. 4.48: Ort der aktuellen Tätigkeit, im Kohortenvergleich (in %),  
 $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 90$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 208$



Bei der Tätigkeitsform der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit zeigen sich dieselben Unterschiede wie bei der ersten Tätigkeit. Der Anteil der regulär Erwerbstätigen ist unter den Befragten des Jahres 2006 geringer, der Anteil der Werk- und Honorartätigen, der sich in (akademischer) Weiterqualifikation befindlichen Absolvent/innen sowie der Jobbenden ist höher. Arbeitslosigkeit spielt zu diesem Zeitpunkt für die Befragten beider Kohorten kaum mehr eine Rolle.

Abb. 4.49: Tätigkeitsform<sup>49</sup> der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 90$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 171$



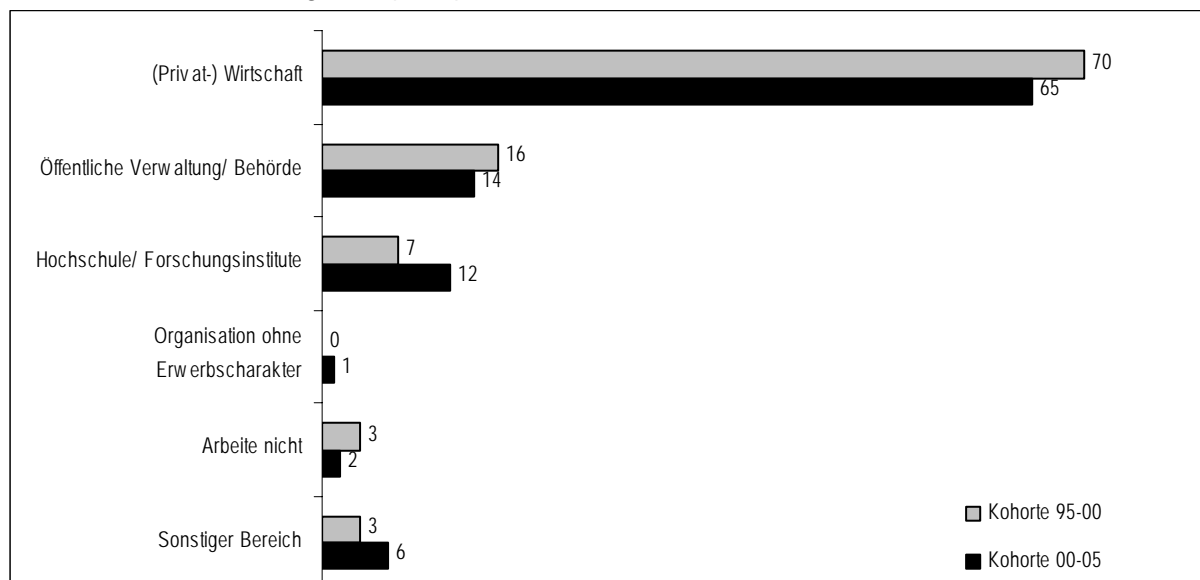
Auch hinsichtlich der Tätigkeitsbereiche zeigen sich wieder die Unterschiede, die schon bei der ersten Tätigkeit festzustellen waren. So ist der Anteil der in der (Privat-) Wirtschaft Tätigen unter den Befragten des Jahres 2006 etwas geringer als im Jahr 2001, die Anteile der an Hochschulen oder Forschungsinstituten

<sup>49</sup> Die Kategorien der Tätigkeitsform wurden so angepasst, dass ein Vergleich mit den Befragungsergebnissen des Jahres 2001 möglich ist.



Beschäftigten ist dagegen etwas größer. Hier spiegeln sich auch die höheren Anteile der sich akademisch weiterqualifizierenden bzw. der auf Honorarbasis beschäftigten Absolvent/innen wider. Insgesamt fallen die Unterschiede hinsichtlich des Tätigkeitsbereiches zwischen den Kohorten nicht mehr so groß wie bei der ersten Tätigkeit aus.

Abb. 4.50: Tätigkeitsbereich<sup>50</sup> der aktuellen Tätigkeit der Absolvent/innen im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 87$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 179$



Beim Kohortenvergleich bezüglich der Wochenarbeitszeit der aktuellen Tätigkeit zeigen sich wieder signifikante Unterschiede. Im Jahr 2001 betrug diese durchschnittlich 41 Stunden, im Jahr 2006 lag die durchschnittliche vertraglich vereinbarte Wochenarbeitszeit bei 38 Stunden und die tatsächlich geleistete bei 44 Stunden. Bezüglich des Bruttomonatseinkommens unterscheiden sich die Kohorten nicht signifikant. Die Einkommensunterschiede zwischen den Kohorten haben sich etwas verringert und liegen jetzt bei 150€ (Kohorte 00-05: 2.700€, Kohorte 95-00: 2.850€). Ähnliches ist hinsichtlich der Befristung der Arbeitsverträge festzustellen, auch hier haben sich die Unterschiede zwischen den Kohorten im Vergleich zur ersten Tätigkeit verringert. Der Anteil der unbefristeten Arbeitsverträge ist aber auch zum Zeitpunkt der aktuellen Tätigkeit unter den Befragten des Jahres 2006 signifikant geringer als noch im Jahr 2001 (Kohorte 00-05: 73%, Kohorte 95-00: 87%).

<sup>50</sup> Die Kategorien der Tätigkeitsform wurden so angepasst, dass ein Vergleich mit den Befragungsergebnissen des Jahres 2001 möglich ist.

#### 4.2.5 Tätigkeitsverlauf<sup>51</sup>

Mittels der Fallzahlen kann der Tätigkeitsverlauf bezüglich der Tätigkeitsform anhand von sieben Zeitpunkten (drei, sechs, neun, zwölf, 18, 24 und 36 Monate nach Studienabschluss) verglichen werden. Die Entwicklung der Tätigkeitsform im Kohortenvergleich zeigt, wie bereits bei der aktuellen Tätigkeit, einen unter den Befragten des Jahres 2001 über den gesamten Verlauf höheren Anteil regulär Erwerbstätiger. Teilweise deutlich höher ist unter den 2006 Befragten der Anteil der in (akademischer) Weiterbildung befindlichen Absolvent/innen aber auch der Jobbenden und Arbeitssuchenden. Insofern ist zusammenfassend festzustellen, dass der Berufseinstieg im Jahr 2006 deutlich problematischer verlief.

Tab. 4.27: Entwicklung der Tätigkeitsform<sup>52</sup> im Kohortenvergleich, bei Kohorte 00-05: Mehrfachnennungen möglich (in %)<sup>53</sup>

	Nach 3 Monaten		Nach 6 Monaten		Nach 9 Monaten		Nach 12 Monaten		Nach 18 Monaten		Nach 24 Monaten		Nach 36 Monaten	
	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05
Reguläre Erwerbstätigkeit	84	53	87	67	90	69	93	75	95	76	94	80	96	81
Werkvertrag/ Honorararbeit	6	8	6	7	5	8	5	7	3	8	6	6	2	5
(akademische) Weiterbildung/ - qualifikation	6	19	3	15	4	13	2	13	0	12	1	12	0	13
Jobben	0	11	0	9	0	8	0	6	0	4	0	2	0	1
Arbeitssuchend	4	24	4	13	1	12	0	6	0	5	0	5	2	7

In der Entwicklung der Beschäftigung nach Tätigkeitsbereichen zeigt sich in beiden Kohorten ein leichter Anstieg der in der (Privat-) Wirtschaft und der in der Öffentlichen Verwaltung bzw. einer Behörden tätigen Absolvent/innen. Darüber hinaus ist auch ein deutlicher Rückgang der Befragten, die angaben nicht zu arbeiten, festzustellen. Unterschiede zwischen den Kohorten zeigen sich wieder im Anteil der an Hochschulen und Forschungsinstituten beschäftigten Absolvent/innen. Dieser Anteil ist unter den Befragten der Kohorte 00-05 zu allen Betrachtungszeitpunkten höher als unter denen der Kohorte 95-00. Darüber hinaus zeigen sich unter den Befragten des Jahres 2006 über den gesamten Verlauf höhere Anteile an Befragten, die angaben, nicht zu arbeiten. Dagegen fielen unter den Absolvent/innen

<sup>51</sup> Ein Kohortenvergleich hinsichtlich der beruflichen Stellung ist nicht möglich, da diese Frage bei der Erhebung 2001 nicht gestellt wurde.

<sup>52</sup> Die Kategorien der Tätigkeitsform wurden so angepasst, dass ein Vergleich mit den Befragungsergebnissen des Jahres 2001 möglich ist.

<sup>53</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

des Jahres 2001 die Anteile der in der (Privat-) Wirtschaft Tätigen über den gesamten Verlauf deutlich höher aus.

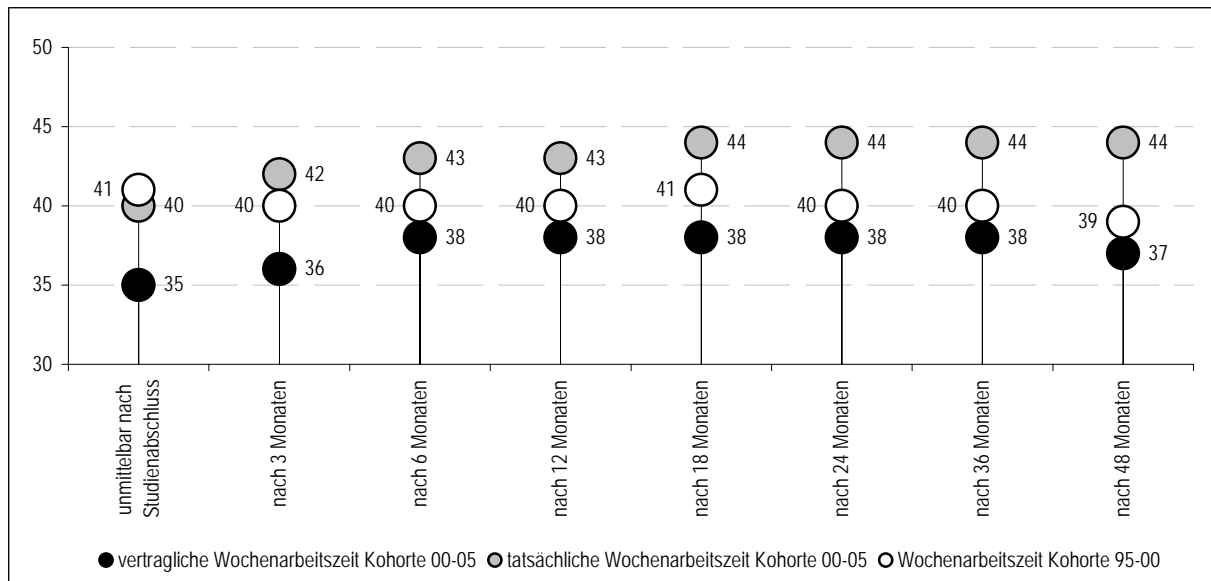
Tab. 4.28: Entwicklung der Tätigkeitsbereiche im Kohortenvergleich (in %) <sup>54</sup>

	Unmittelbar nach Studienabschluss		Nach 3 Monaten		Nach 6 Monaten		Nach 9 Monaten		Nach 12 Monaten		Nach 18 Monaten		Nach 24 Monaten		Nach 36 Monaten		Nach 48 Monaten	
	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05	Kohorte 95-00	Kohorte 00-05
(Privat-) Wirtschaft	70	51	68	56	71	65	74	62	77	64	75	63	77	61	78	61	79	59
Hochschule/ Forschungs- institute	5	12	6	14	5	15	5	16	4	17	4	16	6	18	0	13	0	13
Öffentliche Verwaltung/ Behörde	11	5	12	7	10	9	11	13	10	11	12	13	11	12	14	16	16	16
Organisation ohne Erwerbs- charakter	4	1	3	1	3	0	3	1	3	1	1	1	2	1	0	2	0	2
Arbeite nicht	4	28	3	18	4	8	3	7	4	3	4	3	3	3	6	3	5	3
Sonstiger Bereich	7	3	8	3	7	2	5	2	3	3	4	4	2	4	2	6	0	7

Bezüglich der Arbeitszeit ist, bis auf den ersten Betrachtungszeitpunkt, festzustellen, dass die Kohorte 00-05 im Vergleich zur Wochenarbeitszeit der Kohorte 95-00 (39 bis 41 Stunden) für alle Betrachtungszeitpunkte eine im Durchschnitt höhere tatsächliche Wochenarbeitszeit (40 bis 44 Stunden) und eine geringere Vertragswochenarbeitszeit (35 bis 38 Stunden) aufweist. Dabei nehmen die Unterschiede zwischen der Wochenarbeitszeit des Befragungsjahres 2001 und der tatsächlichen Wochenarbeitszeit des Jahres 2006 ab dem Zeitpunkt sechs Monate nach Studienabschluss deutlich zu und erreichen signifikantes Niveau. Insofern ist davon auszugehen, dass die Befragten der Kohorte 00-05 zumindest in den ersten Jahres des Berufseinstieges tatsächlich häufiger bzw. mehr Überstunden leisten müssen, als dies noch bei den Befragten der Kohorte 95-00 der Fall war.

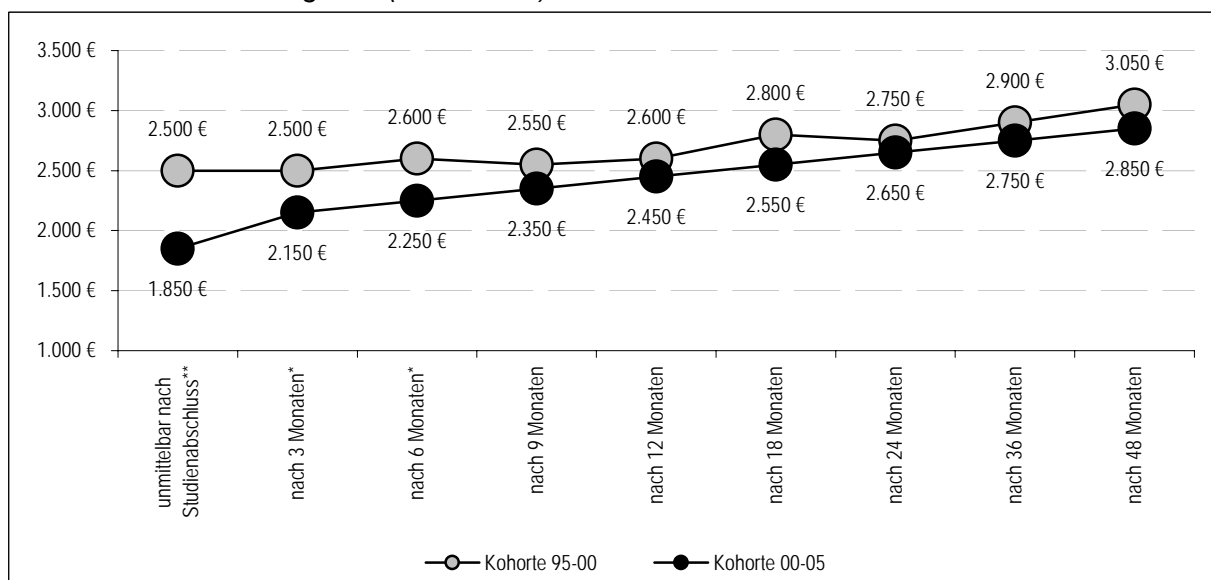
<sup>54</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Abb. 4.51: Wochenarbeitszeit (Kohorte 95-00), tatsächliche Wochenarbeitszeit und vertraglich vereinbarte Wochenarbeitszeit (Kohorte 00-05) in Stunden im Zeitverlauf nach Studienabschluss, Mittelwerte<sup>55</sup>



Hinsichtlich der Einkommensentwicklung zeigt sich unter den Befragten des Jahres 2006 für alle Betrachtungszeitpunkte ein im Mittel geringeres Bruttomonats-einkommen (150€ bis 650€ weniger). Die Unterschiede sind bis zum Zeitpunkt sechs Monate nach Studienabschluss signifikant, danach verringern sich die Unterschiede zwar, bleiben aber prinzipiell bestehen.

Abb. 4.52: Monatliches Bruttoeinkommen im Zeitverlauf nach Studienabschluss im Kohortenvergleich (Mittelwerte)<sup>56</sup>

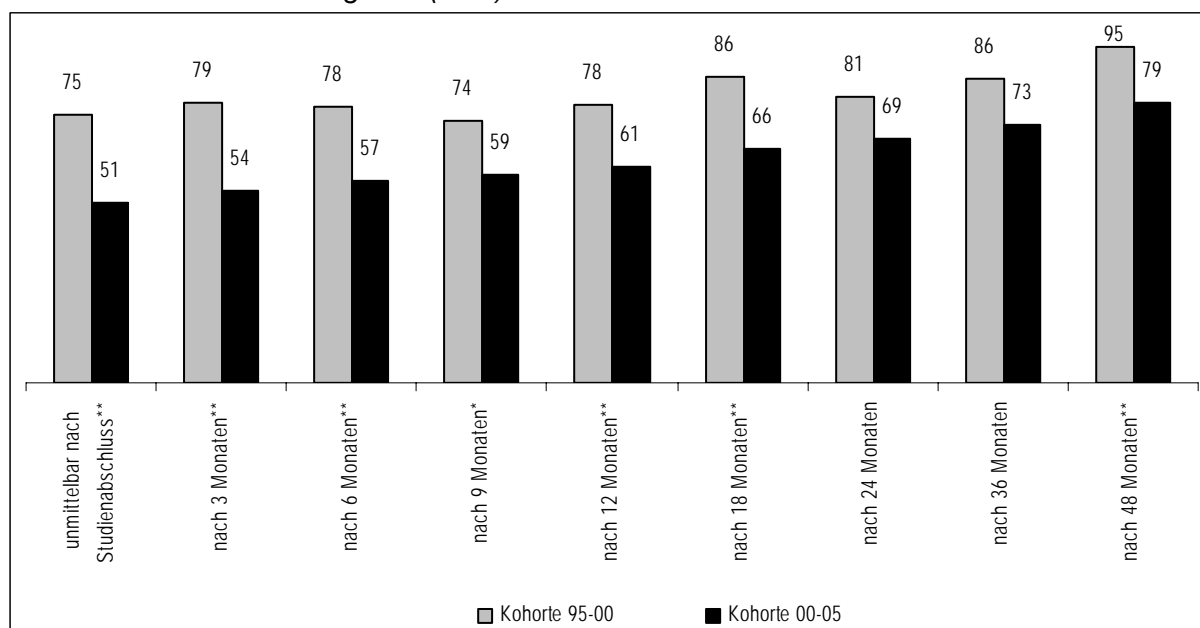


<sup>55</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

<sup>56</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

Auch in der Entwicklung der unbefristeten Arbeitsverträge spiegeln sich die Unterschiede zwischen den Kohorten in den Tätigkeitsverläufen wieder. So ist der Anteil der unbefristeten Arbeitsverträge unter den Befragten des Jahres 2006 über den gesamten Verlauf um etwa 20 Prozentpunkte geringer als bei den Befragten des Jahres 2001. Diese Unterschiede erreichen bei sieben von neun Betrachtungszeitpunkten signifikantes Niveau.

Abb. 4.53: Entwicklung des Anteils der unbefristeten Arbeitsverträge nach Studienabschluss im Kohortenvergleich (in %) <sup>57</sup>



### 4.3 Die aktuelle Situation aller Absolvent/innen

Die aktuelle Erwerbssituation zum Erhebungszeitpunkt kann als Momentaufnahme der Arbeitsmarktsituation aller Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaften gesehen werden, die ihr Studium in den Jahren von 1995 - 2005 beendet haben. Allerdings haben die im Rahmen der Erhebung 2006 erstmals befragten Absolvent/innen nur eine relativ kurze Berufsbiographie, da diese Absolvent/innen maximal vier Jahre und neun Monate vor dem Befragungszeitpunkt ihr Studium beendet haben können. Um die angestrebte Momentaufnahme zu vervollständigen, werden einige der im vorangegangenen Abschnitt dargestellten Daten durch die Daten der im Jahr 2006 erneut befragten Absolvent/innen der Jahrgänge von 1995/96 bis 1999/00 ergänzt. Nur so ist ein Gesamtbild der derzeitigen Arbeitsmarktlage möglich, da damit auch Absolvent/innen berücksichtigt werden, die bereits über eine längere Berufsbiographie verfügen. Insgesamt können durch die Einbeziehung der Ergebnisse der Wiederholungsbefragung (vgl. Kap. 8) in diesem

<sup>57</sup> Die Angaben der Fallzahlen befinden sich im Anhang.

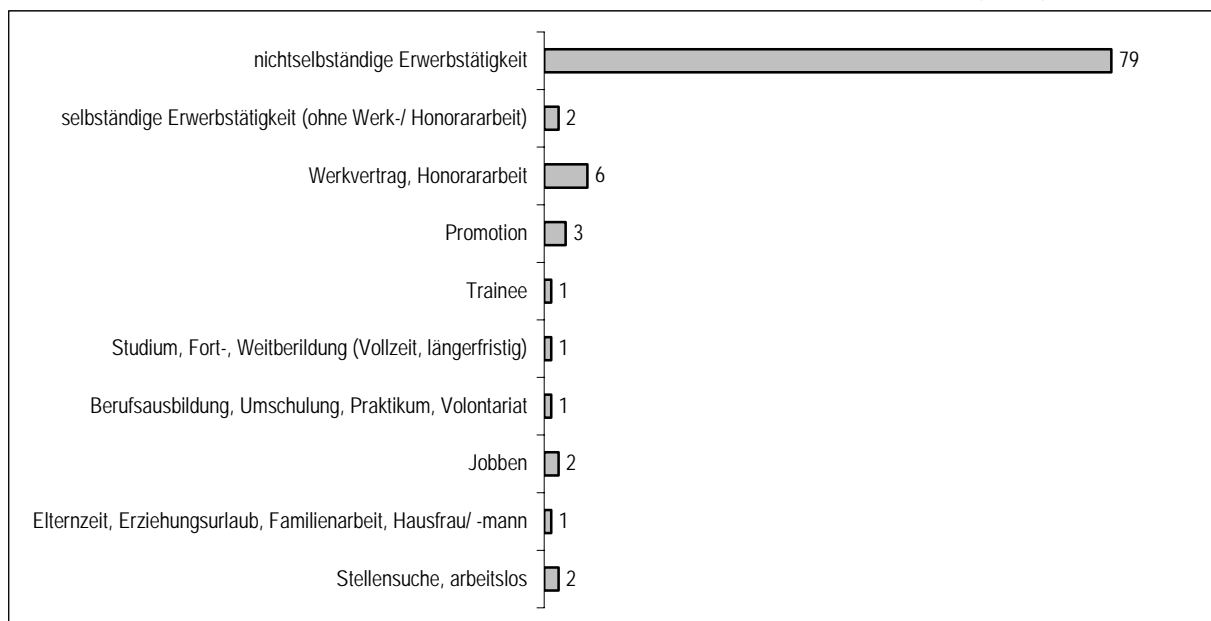
Abschnitt nun die Angaben von 261 Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften ausgewertet werden.

Tab. 4.29: Anzahl der befragten Absolvent/innen in den jeweiligen Gruppen und nach Studienfach

	Verkehrswirtschaft	Verkehrsingenieurwesen	Gesamt
Absolvent/innen der Jahrgänge 1995 – 2000, die auch an der Wiederholungsbefragung 2006 teilnahmen	14	34	48
Absolvent/innen der Jahrgänge 2000 - 2005	107	106	213
Gesamt	121	140	261

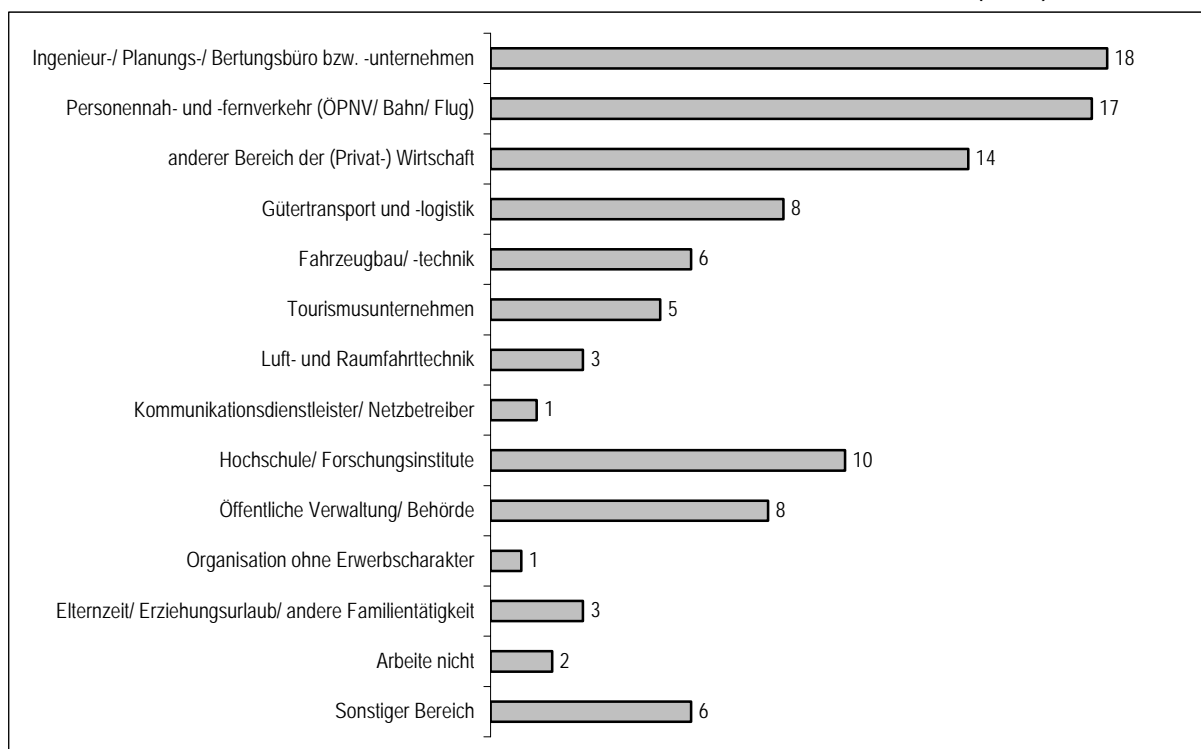
Die Verteilungen verändern sich durch die Einbeziehung der Absolvent/innen bis 1999/00 kaum. Knapp 80% aller Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften gehen zum Befragungszeitpunkt einer nichtselbständigen Erwerbstätigkeit nach, 6% sind im Rahmen eines Werk-/ oder Honorarvertrages beschäftigt, 2% sind selbständig (ohne Werk-/ oder Honorarvertrag) und 3% promovieren. Die Zahl der Jobbenden und der Arbeitsuchenden verringert sich durch die Einbeziehung der Absolvent/innen bis 1999/00 um jeweils 1%.

Abb. 4.54: Tätigkeitsform der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit aller Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften seit 1995 (in %), n = 220



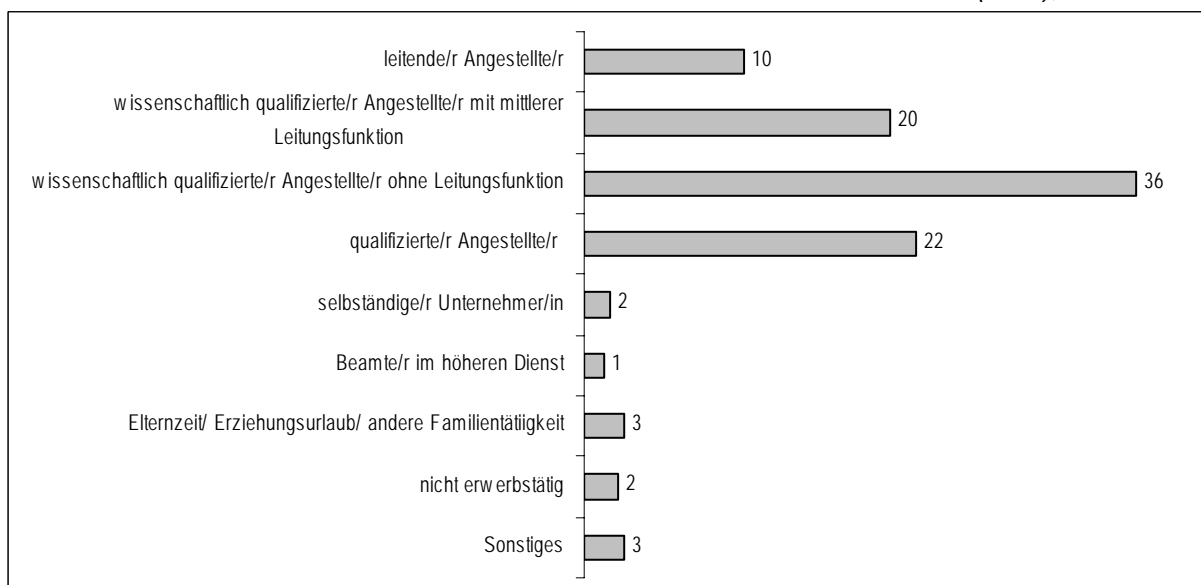
Die Absolvent/innen sind vor allem in Ingenieur-/ Planungs-/ Beratungsbüros bzw. -unternehmen und im Personennah- und -fernverkehr tätig. 10% arbeiten an Hochschulen bzw. Forschungsinstituten, 8% sind in der Öffentlichen Verwaltung bzw. einer Behörde Tätigen beschäftigt. Durch die Einbeziehung der Absolvent/innen bis 1999/00 zeigen sich auch hinsichtlich der Tätigkeitsbereiche kaum Veränderungen, auch hier sind die Verteilungen in allen Kategorien nahezu identisch.

**Abb. 4.55: Tätigkeitsbereich der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit aller Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften seit 1995 (in %), n = 228**



Die Mehrheit der Befragten ist im Jahr 2006 als wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r ohne Leitungsfunktion (36%) tätig. Etwas erhöht haben sich durch die Einbeziehung der in der Erhebung 2006 wiederholt Befragten die Anteile der wissenschaftlich qualifizierten Angestellten mit mittlerer Leitungsfunktion (+3%). Darüber hinaus zeigen sich auch hinsichtlich der beruflichen Stellung kaum Unterschiede.

**Abb. 4.56: Berufliche Stellung der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit aller Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften seit 1995 (in %), n = 230**



Bezogen auf alle Absolvent/innen liegt das monatliche Brutto-Einkommen im Durchschnitt bei 2.800€, die vertraglich vereinbarte Arbeitswoche umfasst 38 Stunden, tatsächlich werden im Mittel wöchentlich sechs Stunden mehr geleistet. Der Anteil der unbefristeten Arbeitsverträge liegt bei 75%. Damit haben sich das monatliche Bruttomonatseinkommen und der Anteil der unbefristeten Arbeitsverträge durch die Einbeziehung der Absolvent/innen bis 1999/00 etwas erhöht, der Arbeitsumfang ist dagegen unverändert.

Insgesamt haben sich die Verteilungen durch die Einbeziehung der wiederholt Befragten damit, wenn überhaupt, nur minimal verändert; auch deshalb weil die Teilnehmerzahl der Wiederholungsbefragung gering ist (vgl. Tab. 4.29).



## 5 Berufliche Anforderungen und Zukunftsperspektiven

### 5.1 Die Absolvent/innen der Erstbefragung

#### 5.1.1 Berufliche Kompetenzen, Anforderungen und Zufriedenheit

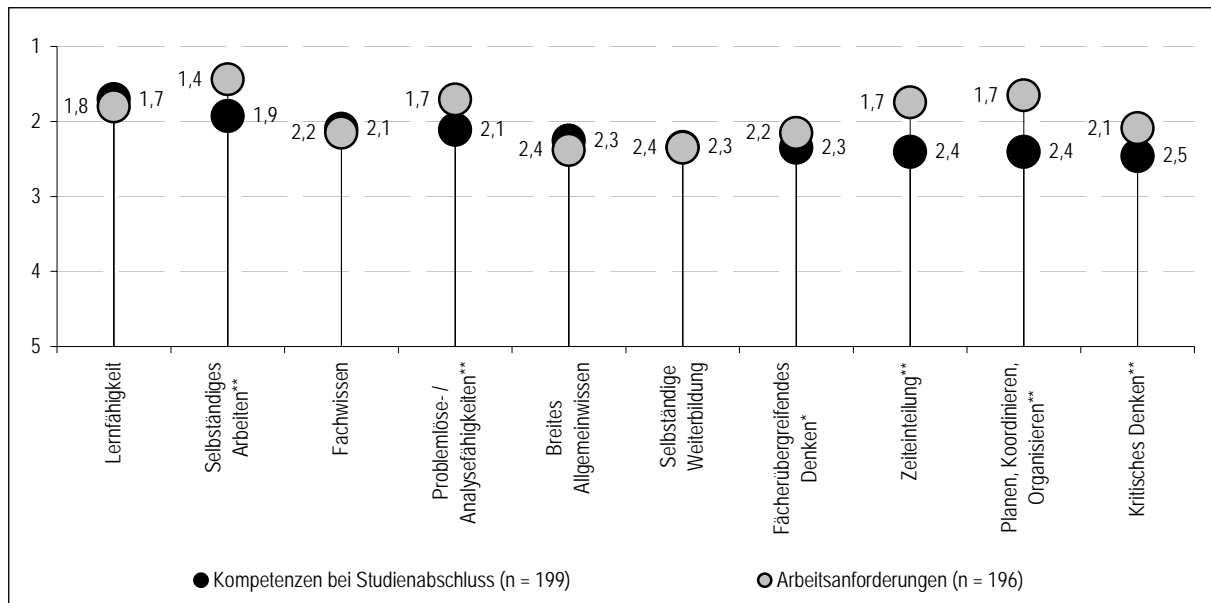
In diesem Abschnitt werden zunächst die Selbsteinschätzungen der befragten Absolvent/innen bezüglich der eigenen sozialen und beruflichen Kompetenzen dargestellt. Dabei sind die Selbsteinschätzungen der eigenen Fähigkeiten den wahrgenommenen Anforderungen im Arbeitsalltag gegenübergestellt. Im Fragebogen wurden beide Dimensionen über verschiedene Aspekte mittels einer fünfstufigen Skala erfasst.

Die eigenen beruflichen und sozialen Kompetenzen zum Ende des Studiums werden überwiegend positiv eingeschätzt, die Ausnahme davon bilden Fähigkeiten, die unter dem Begriff „Führungskompetenz“ zusammengefasst werden könnten<sup>58</sup>. In diesen Bereichen treten auch die deutlichsten Unterschiede zwischen den zum Zeitpunkt des Abschlusses vorhandenen Kompetenzen und den aktuell gefragten Anforderungen auf. Starke Diskrepanzen zwischen der Einschätzung der eigenen Kompetenzen und den Arbeitsanforderungen zeigen sich auch im Bereich „Planen, Koordinieren, Organisieren“, „praktische Fachkompetenzen“ und „wirtschaftliches Denken“. Bei den Aspekten „Lernfähigkeit“, „Fachwissen“, „Breites Allgemeinwissen“ und „Selbständige Weiterbildung“ haben die Absolvent/innen nach eigener Einschätzung die Anforderungen (über-) erfüllen können (vgl. Abb. 5.1).

---

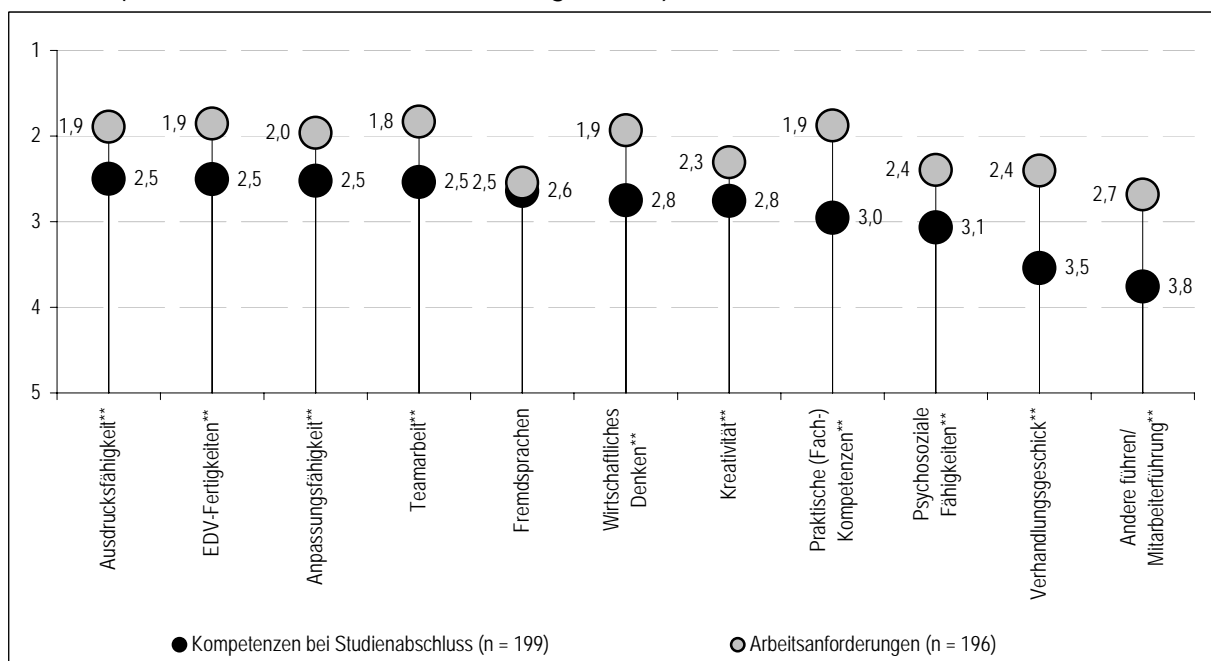
<sup>58</sup> Dazu zählen „Andere führen/ Mitarbeiterführung“ sowie „Verhandlungsgeschick“.

Abb. 5.1: Verfügbarkeit von beruflichen und sozialen Kompetenzen bei Studienabschluss und aktuell gefragte Anforderungen im Berufsleben (Teil 1), Mittelwerte (Skala: 1= in hohem Maße... 5 = gar nicht)



Insgesamt sind zum Abschluss des Studiums (im Vergleich zu den eingeschätzten Anforderungen) bei 17 von 21 Aspekten mehr oder minder starke Defizite zu beobachten. Dabei erreichen die Diskrepanzen zwischen der Einschätzung der eigenen Kompetenzen und den Arbeitsanforderungen bei 15 der 17 Bereiche signifikantes Niveau.

Abb. 5.2: Verfügbarkeit von beruflichen und sozialen Kompetenzen bei Studienabschluss und aktuell gefragte Anforderungen im Berufsleben (Teil 2), Mittelwerte (Skala: 1= in hohem Maße... 5 = gar nicht)



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich hinsichtlich der zum Studienabschluss verfügbaren Kompetenzen lediglich bei zwei Items signifikante Unterschiede. So gab unter den Verkehrswirtschaftler/innen ein deutlich höherer Anteil an, bei Studienabschluss hohe oder sehr hohe Kompetenzen hinsichtlich der Fähigkeit zum wirtschaftlichen Denken und zur Zeiteinteilung zu besitzen.

Bezüglich der Einschätzung der beim Berufsstart geforderten Kenntnisse, sind innerhalb der Studienfächer nur bei einem Item signifikante Unterschiede festzustellen. Dabei nehmen die Befragten der Verkehrswirtschaft die Fähigkeit zum wirtschaftlichen Denken als deutlich geforderter wahr. Insgesamt sind die Verteilungen innerhalb der Studienfächer jedoch sehr ähnlich.

Im Vergleich zur bundesweiten Befragung von Absolvent/innen der Fachrichtungen Wirtschaftswissenschaften bzw. Maschinenbau/ Verfahrenstechnik zeigen sich ebenfalls weitgehende Übereinstimmungen, wobei Fremdsprachenkenntnisse hinsichtlich ihrer Bedeutung beim Berufstart in der bundesweiten Befragung tendenziell etwas höher eingeschätzt werden (Briedis/ Minks 2004: 34ff).

Tab. 5.1: Verfügbarkeit von beruflichen und sozialen Kompetenzen bei Studienabschluss und aktuell gefragte Anforderungen im Berufsleben nach Studienfach und im Bundesvergleich, Summe der Häufigkeit der Nennungen der Kategorien 1 und 2 der Skala: 1 = in hohem Maße... 5 = gar nicht (in %)

	Verkehrswirtschaft		Verkehringenieurwesen		Gesamt		Wirtschaftswissenschaften bundesweit (HIS 2001)		Maschinenbau/VT bundesweit (HIS 2001)	
	verfügbar (n = 98)	gefordert (n = 95)	verfügbar (n = 98)	gefordert (n = 98)	verfügbar (n = 196)	gefordert (n = 193)	verfügbar	gefordert	verfügbar	gefordert
Lernfähigkeit	89	85	89	85	89	85	-	-	-	-
Selbständiges Arbeiten	86	97	76	94	81	95	-	-	-	-
Fachwissen	74	61	75	79	75	70	-	-	-	-
Problemlöse- / Analysefähigkeiten	73	83	68	92	70	88	-	-	-	-
Breites Allgemeinwissen	58	53	65	57	61	55	-	-	-	-
Selbständige Weiterbildung	67	53	48	64	58	59	-	-	-	-
Fächerübergreifendes Denken	62	65	57	70	59	67	56	69	59	74
Zeiteinteilung	68**	92	43**	88	56**	90	-	-	-	-
Planen, Koordinieren, Organisieren	62	94	51	81	57	87	-	-	-	-
Kritisches Denken	59	73	46	67	53	70	-	-	-	-
Ausdrucksfähigkeit	57	88	53	80	55	84	-	-	-	-
EDV-Fertigkeiten	43	81	55	83	49	82	65	89	72	83
Anpassungsfähigkeit	58	84	54	84	56	84	-	-	-	-
Teamarbeit	54	85	52	81	53	83	-	-	-	-
Fremdsprachen	51	55	40	47	45	51	49	59	44	65
Wirtschaftliches Denken	60**	92*	28**	69*	44**	80*	-	-	-	-
Kreativität	36	60	41	60	39	60	-	-	-	-
Praktische (Fach-) Kompetenzen	31	77	34	86	33	81	-	-	-	-
Psychosoziale Fähigkeiten	31	65	21	52	26	58	-	-	-	-
Verhandlungsgeschick	15	66	11	52	13	59	-	-	-	-
Andere führen/ Mitarbeiterführung	8	55	10	49	9	52	-	-	-	-

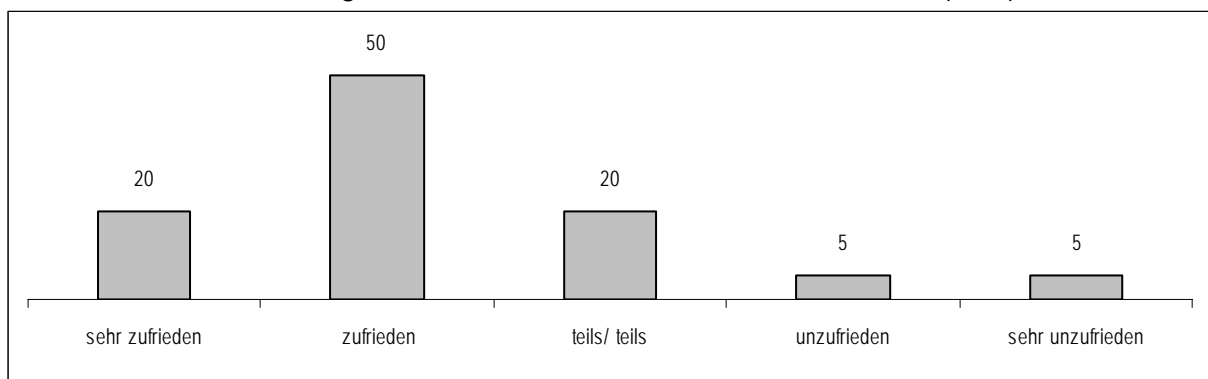
Um diese Ergebnisse besser einordnen zu können, wurden die hier in Abbildung 5.1 und 5.2 dargestellten Kompetenzen mittels einer explorativen Faktorenanalyse übergeordneten Bereichen zugeordnet.<sup>59</sup> Im vorliegenden Fall konnten 20 von 21 Variablen eindeutig je einem von sechs "Themengebieten" zugeordnet werden.

<sup>59</sup> Eine solche Faktorenanalyse ordnet verschiedene Items einem (zunächst hypothetischen) Faktor auf Basis statistischer Berechnungen zu. Inhaltlich können damit - vereinfacht ausgedrückt - verschiedene Items statistisch begründet je einem "übergeordneten Themengebiet" (dem Faktor) zugeordnet werden. Die Benennung dieser "Themengebiete" ergibt sich aus der Interpretation der

Folgende "Themengebiete" bzw. Faktoren wurden bestimmt: „(Selbst-) Organisation/ Management“, „fächerübergreifende Kenntnisse und Fähigkeiten“, „Teamfähigkeit“, „soft skills“, „Führungskompetenzen“ und „fachspezifische Kompetenzen“.<sup>60</sup> Dabei wird deutlich, dass nach den Selbsteinschätzungen der Absolvent/innen bezüglich der eigenen sozialen und beruflichen Kompetenzen Defizite vor allem im Bereich „Führungskompetenzen“ zu finden sind. Zu diesem Bereich zählen die bereits erwähnten Items „Andere führen/ Mitarbeiterführung“ und „Verhandlungsgeschick“.

Hinsichtlich der beruflichen Zufriedenheit lässt sich sagen, dass etwa zwei Drittel der befragten Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften mit ihrer derzeitigen beruflichen Situation insgesamt zufrieden oder sehr zufrieden sind. Nicht oder gar nicht zufrieden sind lediglich 10%. Dabei zeigen sich mittelstarke Zusammenhänge zwischen der Zufriedenheit und dem Einkommen der aktuellen Tätigkeit ( $R = 0,40^{**}$ ).

Abb. 5.3: Zufriedenheit insgesamt mit der aktuellen beruflichen Situation (in %),  $n = 209$



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich kaum Unterschiede. So ist der Anteil der (sehr) Zufriedenen aber auch der sehr Unzufriedenen unter den Verkehrswirtschaftler/innen etwas höher als unter den Verkehrsingenieur/innen, hier zeigen die Verkehrswirtschaftler/innen also ein stärker polarisiertes Antwortverhalten. Die Unterschiede sind allerdings nicht signifikant. Sowohl im Vergleich zu anderen Fakultäten der TU Dresden als auch im Vergleich zu den bundesweit befragten Absolvent/innen der Fachrichtungen Wirtschaftswissenschaften und Maschinenbau/Verfahrenstechnik fällt die Bewertung der beruflichen Zufriedenheit unter den Befragten beider Studienfächer der Fakultät Verkehrswissenschaften relativ hoch aus.

Inhalte der in das "Themengebiet" eingeflossenen Items durch den/ die Anwender/in der Faktorenanalyse. Die Zuordnung selbst erfolgt anhand der so genannten Faktorenladungen, welche standardisiert darstellen, wie stark ein Item mit einem Faktor in Verbindung steht (für eine detaillierte Beschreibung siehe Backhaus et al. 2000: 252ff.).

<sup>60</sup> siehe die "Rotierte Komponentenmatrix" im Anhang A4

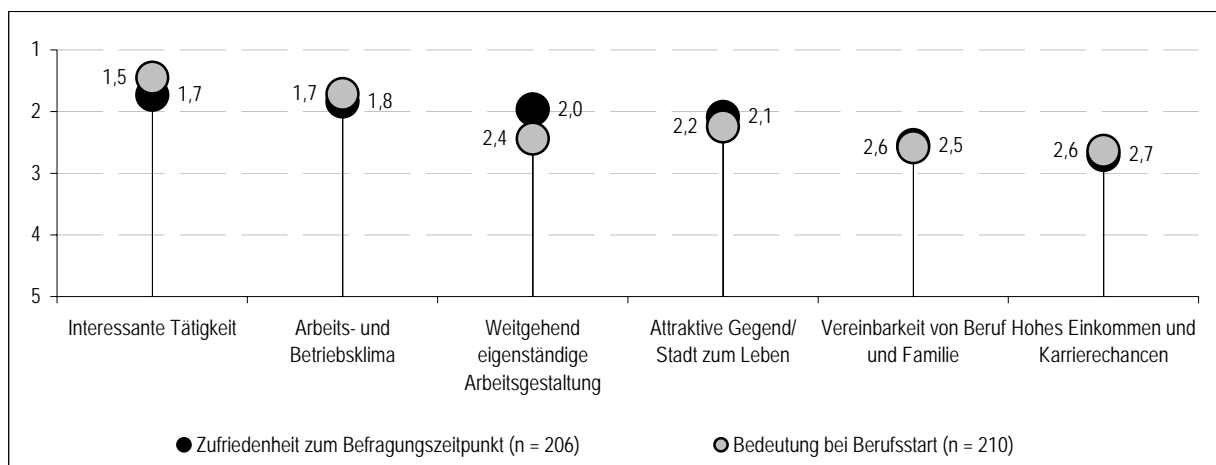
Tab. 5.2: Zufriedenheit insgesamt mit der aktuellen beruflichen Situation nach Studienfach und im Bundesvergleich (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 103)	Verkehrswesen (n = 103)	Gesamt (n = 206)	Wirtschaftswissenschaften bundesweit (HIS 2001)	Maschinenbau/ VT bundesweit (HIS 2001)
sehr zufrieden	20	18	19	60	64
zufrieden	51	50	50		
teils/ teils	17	21	19	-	-
unzufrieden	3	8	5	-	-
sehr unzufrieden	8	3	5	-	-

Im Folgenden werden einzelne Aspekte der derzeitigen beruflichen Situation der Bedeutung gegenübergestellt, die der entsprechende Bereich für die Absolvent/innen beim Berufsstart hatte.

Die größte Zufriedenheit betrifft die Aspekte der interessanten Tätigkeit und des Arbeits- und Berufsklimas. Dies sind auch die Aspekte, die den befragten Absolvent/innen beim Berufsstart am wichtigsten waren.

Abb. 5.4: Gegenüberstellung der Zufriedenheit mit bestimmten Aspekten im aktuellen Berufsalltag (Skala: 1 = sehr zufrieden... 5 = sehr unzufrieden) und deren Bedeutung beim Berufsstart (Skala: 1 = sehr wichtig... 5 = gar nicht wichtig), Mittelwerte



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich keine signifikanten Unterschiede. Allerdings sind die Verkehrsingenieur/innen häufiger (sehr) zufrieden mit Einkommen und Karrierechancen, was auch zu den Ergebnissen des vorangegangenen Kapitels passt.

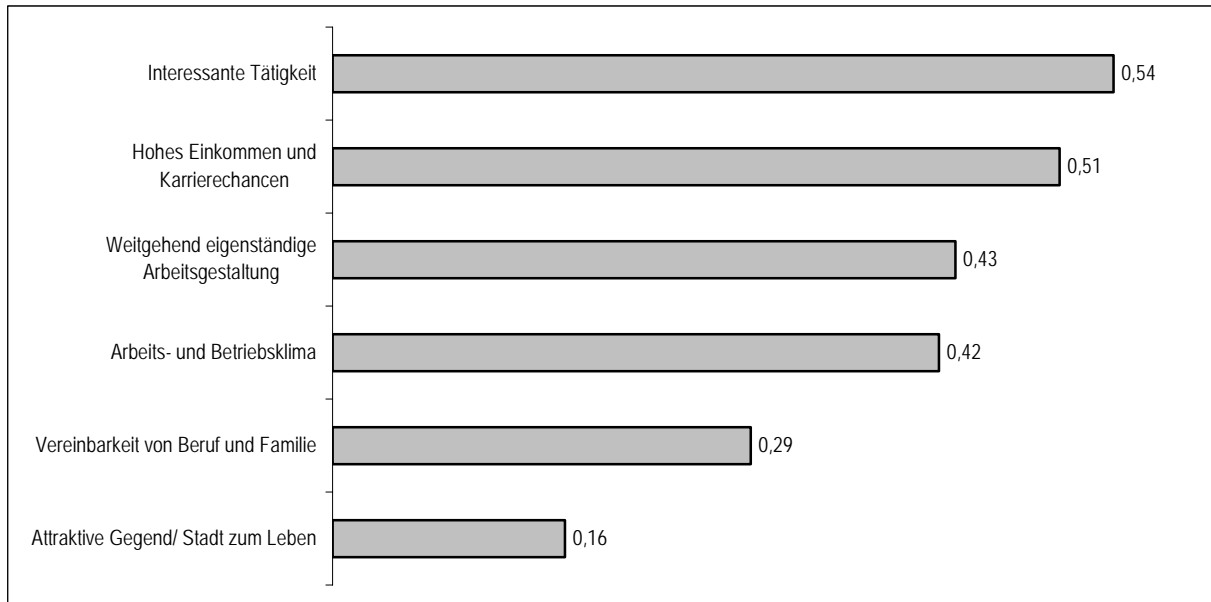
Darüber hinaus war der Anteil der Absolvent/innen, die angaben (sehr) zufrieden zu sein, in den Aspekten „Interessante Tätigkeit“ und „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ unter den Dresdner Verkehrswissenschaftler/innen beider Studienfächer höher als unter den bundesweit befragten Absolvent/innen der Vergleichsfachrichtungen.

Tab. 5.3: Gegenüberstellung der Zufriedenheit mit bestimmten Aspekten im aktuellen Berufsalltag (Skala: 1 = sehr zufrieden ... 5 = sehr unzufrieden) und deren Bedeutung beim Berufsstart (Skala: 1 = sehr wichtig ... 5 = gar nicht wichtig) nach Studienfach und im Bundesvergleich, Summe der Häufigkeiten der Nennungen der Skalenpunkte 1 und 2 (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 100)		Verkehrswesen (n = 103)		Gesamt (n = 203)		Wirtschaftswissenschaften bundesweit (HIS 2001)	Maschinenbau/ VT bundesweit (HIS 2001)
	Zufriedenheit aktuell	Bedeutung bei Berufsstart	Zufriedenheit aktuell	Bedeutung bei Berufsstart	Zufriedenheit aktuell	Bedeutung bei Berufsstart	Zufriedenheit aktuell	Zufriedenheit aktuell
Interessante Tätigkeit	89	95	81	94	85	95	73	82
Arbeits- und Betriebsklima	81	90	75	89	78	89	80	83
Weitgehend eigenständige Arbeitsgestaltung	82	60	75	43	78	52	65	77
Attraktive Gegend/ Stadt zum Leben	69	64	70	67	69	66	-	-
Vereinbarkeit von Beruf und Familie	57	52	51	50	54	51	39	46
Hohes Einkommen und Karrierechancen	42	46	52	47	47	46	46	50

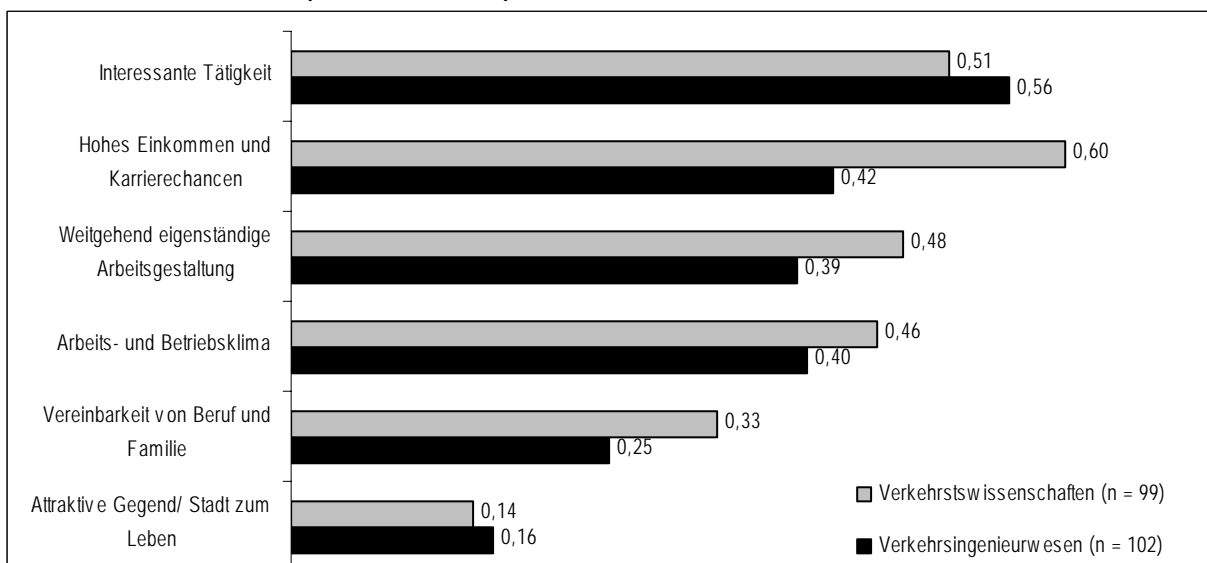
Werden die beschriebenen Einzelaspekte mit der Bewertung der Gesamtzufriedenheit in Verbindung gebracht, zeigt sich, dass die Variable „Zufriedenheit mit der beruflichen Situation alles in allem“ mit den Items „Interessante Tätigkeit“ ( $R = 0,54^{**}$ ) und „Hohes Einkommen und Karrierechancen“ ( $R = 0,51^{**}$ ) die stärksten Zusammenhänge aufweist. In einem vergleichsweise schwachen Zusammenhang mit der Gesamtbeurteilung der beruflichen Zufriedenheit steht dagegen, unabhängig vom Geschlecht der Befragten, die „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ ( $R = 0,29^{**}$ ) und die Attraktivität der Gegend zum Leben ( $R = 0,16^{**}$ ).

Abb. 5.5: Bivariate Zusammenhänge der einzelnen Aspekte der Zufriedenheit mit der beruflichen Situation mit der Gesamteinschätzung der beruflichen Situation, Spearman-Rho,  $p \leq 0,01$ ,  $n = 204$



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich dabei unter den Verkehrswirtschaftler/innen stärkere Zusammenhänge zwischen der Zufriedenheit insgesamt und dem Einkommen/ Karrierechancen sowie der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Dagegen finden sich bei den Verkehrsingenieur/innen die stärksten Zusammenhänge zwischen der Zufriedenheit insgesamt und dem Ausüben können einer interessanten Tätigkeit.

Abb. 5.6: Bivariate Zusammenhänge der einzelnen Aspekte der Zufriedenheit mit der beruflichen Situation mit der Gesamteinschätzung der beruflichen Situation nach Studienfach, Spearman-Rho,  $p \leq 0,01$

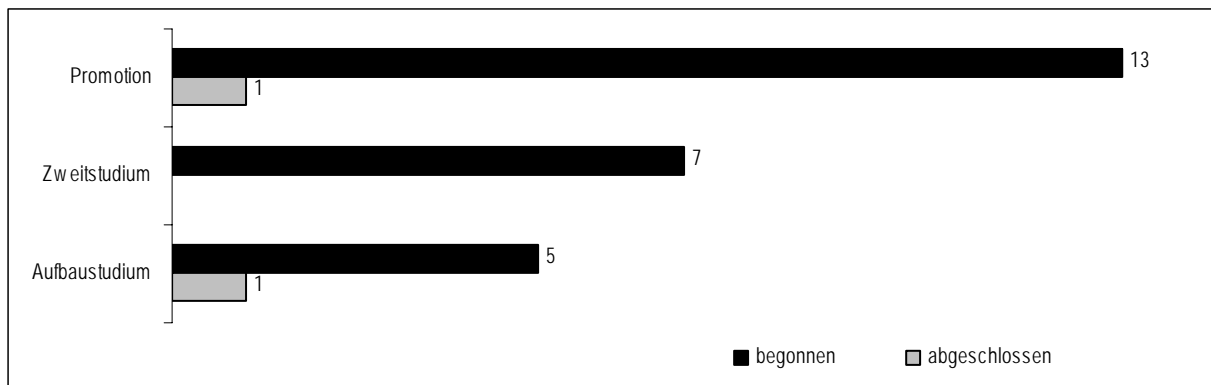




## 5.1.2 Zusatzqualifikation und Weiterbildung

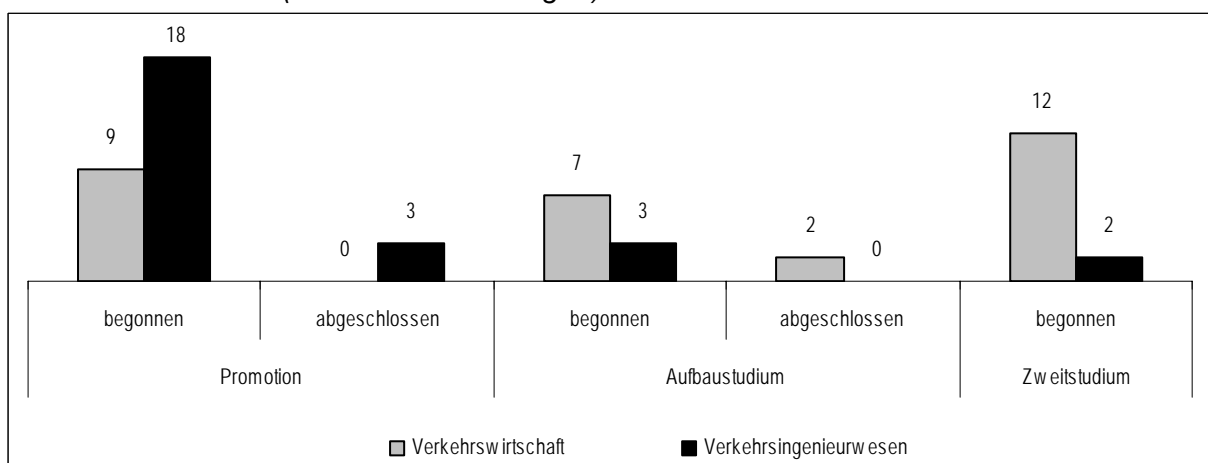
Werden die Anteile jener Befragten summiert, die eine Promotion, ein Aufbau- oder ein Weiterstudium begonnen haben, hat etwa ein Viertel (27%) zum Befragungszeitpunkt eine akademische Zusatzqualifikation begonnen. Der größte Anteil entfällt dabei auf die Promotion, drei Absolvent/innen haben diese bereits abgeschlossen.

Abb. 5.7: Nach dem Studium begonnene und abgeschlossene Zusatzqualifikationen (in %),  $n = 208$



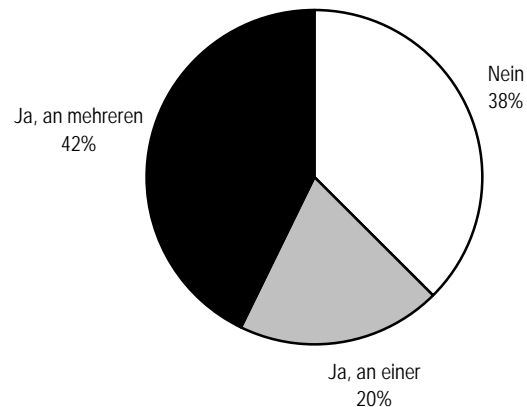
Im Vergleich der Studienfächer hinsichtlich der akademischen Weiterqualifikation(en) ist zunächst festzuhalten, dass der Anteil derjenigen, die eine solche Weiterqualifikation zum Befragungszeitpunkt begonnen oder abgeschlossen haben, in beiden Studienfächern etwa 25% beträgt. Unterschiede zeigen sich allerdings in der Art der Zusatzqualifikation. So befindet sich unter den Verkehrsingenieur/innen im Vergleich zu den Verkehrswirtschaftler/innen eine deutlich höhere Zahl an Absolvent/innen, die nach dem Studium eine Promotion begonnen oder abgeschlossen haben, während die Verkehrswirtschaftler/innen häufiger ein Aufbau- und/ oder Zweitstudium nach Studienabschluss begonnen bzw. abschlossen.

Abb. 5.8: Nach dem Studium begonnene und abgeschlossene Zusatzqualifikationen nach Studienfach (Anzahl der Nennungen)



Ergänzend hierzu wurden die Absolvent/innen auch nach dem Besuch von - in kürzerer Zeit zu realisierenden - Weiterbildungsveranstaltungen befragt. Insgesamt haben knapp zwei Drittel der Befragten (62%) an mindestens einer weiterqualifizierenden Veranstaltung teilgenommen, wobei 42% der Befragten bereits mehrere Veranstaltungen besucht haben.

Abb. 5.9: Teilnahme an Weiterbildungsveranstaltungen, n = 213



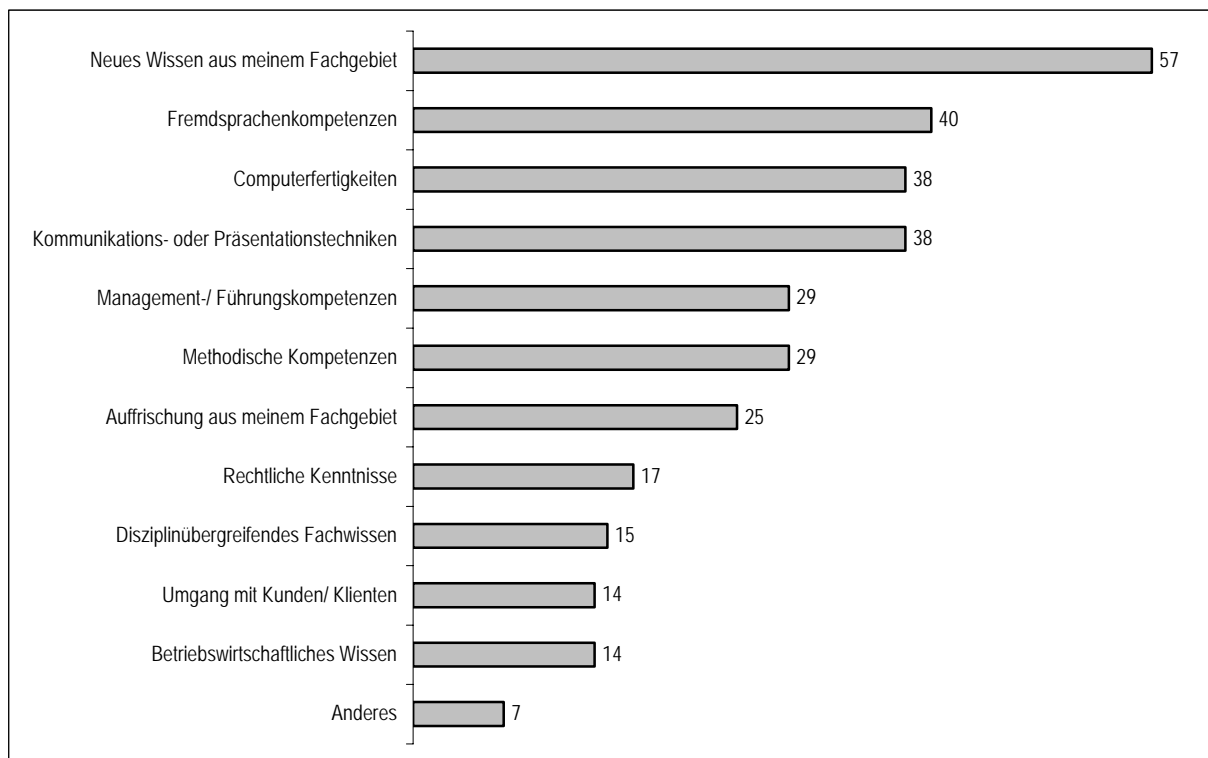
Dabei gibt es zwischen den Studienfächern keine signifikanten Unterschiede. Ein etwas größerer Anteil an Befragten des Verkehrsingenieurwesens gab an, bereits mehrere Weiterbildungsveranstaltungen besucht zu haben, wogegen die Verkehrswirtschaftler/innen im Vergleich zu den Verkehrsingenieur/innen häufiger an einer Weiterbildungsveranstaltung teilgenommen haben.

Tab. 5.4: Teilnahme an Weiterbildungsveranstaltungen nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 106)	Verkehrs- ingenieurwesen (n = 104)	Gesamt (n = 210)
Teilnahme an KEINER Weiterbildungsveranstaltung	35	40	38
Teilnahme an EINER Weiterbildungsveranstaltung	27	12	20
Teilnahme an MEHREREN Weiterbildungsveranstaltungen	38	48	43

Die meisten Befragten besuchten vor allem Weiterbildungsveranstaltungen, in denen neues Wissen aus ihrem Fachgebiet vermittelt wurde (57%). Darüber hinaus suchten die Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaft nach einer Verbesserung ihrer Fremdsprachenkompetenzen (40%) - was im Vergleich zu anderen Fakultäten der TU Dresden ein sehr hoher Anteil ist - ihrer Computerkenntnisse (38%), der Kommunikations- und Präsentationstechniken (38%), der methodischer Kompetenzen (29%) und Managementkompetenzen (29%).

Abb. 5.10: Inhalte der besuchten Weiterbildungsveranstaltungen, Mehrfachnennungen möglich (in %), n = 133



Im Vergleich der Studienfächer zeigt sich zunächst, dass die Befragten beider Studienfächer vor allem Weiterbildungsveranstaltungen besuchten, in denen neues Wissen aus ihrem Fachgebiet vermittelt wurde, wobei dies die Verkehrsingenieur/innen noch häufiger angaben. Darüber hinaus gibt es innerhalb der Studienfächer hinsichtlich der Inhalte der besuchten Weiterbildungsveranstaltungen einige Unterschiede. So waren die Verkehrsingenieur/innen häufiger in Veranstaltungen, in denen methodische Kompetenzen und betriebswirtschaftliches Wissen vermittelt bzw. in denen fachspezifisches Wissen aufgefrischt wurde(n). Unter den befragten Verkehrswirtschaftler/innen war dagegen der Anteil jener Absolvent/innen größer, die Weiterbildungsveranstaltungen besuchten, in denen Fremdsprachenkenntnisse vermittelt wurden.

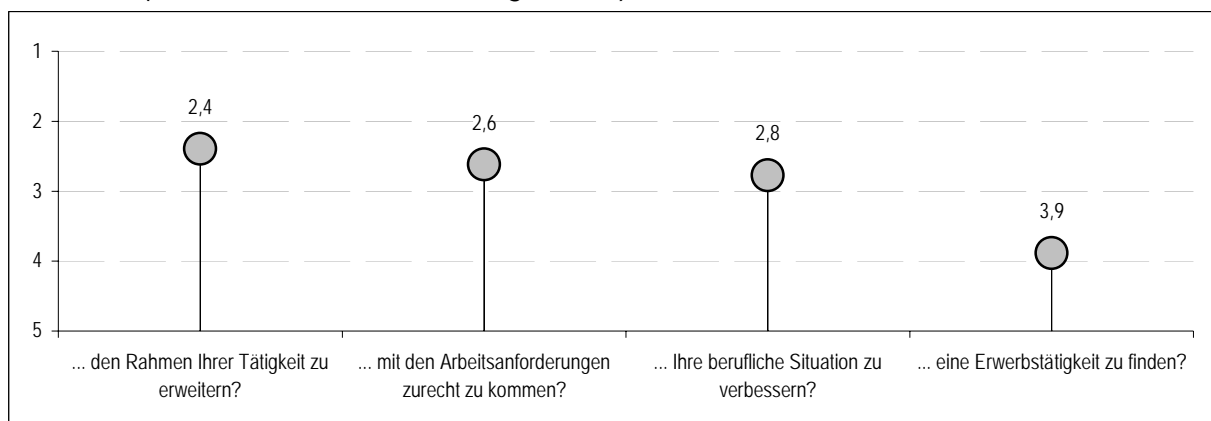
Tab. 5.5: Inhalte der besuchten Weiterbildungsveranstaltungen nach Studienfach (in %), Mehrfachnennungen möglich

	Verkehrswirtschaft (n = 69)	Verkehrsingenieurwesen (n = 62)	Gesamt (n = 131)
Neues Wissen aus meinem Fachgebiet	49	65	56
Fremdsprachenkompetenzen	45	35	40
Computerfertigkeiten	41	37	39
Kommunikations- oder Präsentationstechniken	36	40	38
Management-/ Führungskompetenzen	32	27	30
Methodische Kompetenzen	23	35	29
Auffrischung aus meinem Fachgebiet	19	32	25
Rechtliche Kenntnisse	16	18	17
Disziplinübergreifendes Fachwissen	14	16	15
Umgang mit Kunden/ Klienten	16	13	15
Betriebswirtschaftliches Wissen	9	19	14
Anderes	7	3	5

Der Besuch der Weiterbildungsangebote diente vor allem dazu, den Rahmen der Tätigkeit zu erweitern. 64% der befragten Absolvent/innen gaben an, dass ihnen die Weiterbildung in diesem Punkt tatsächlich von Nutzen war (Stufe eins und zwei auf einer fünfstufigen Skala). Weitere 47% meinten, dass ihnen die Weiterbildung geholfen hat, mit den Arbeitsanforderungen zurecht zu kommen, 50% konnten ihre berufliche Position verbessern und 18% gaben an, dass ihnen die Weiterbildung geholfen hat, eine Erwerbstätigkeit zu finden.

Insgesamt betrachtet schätzten die Absolvent/innen den Nutzen der besuchten Weiterbildungsveranstaltungen eher mittelmäßig ein.

Abb. 5.11: „Inwieweit hat Ihnen die Weiterbildung tatsächlich geholfen...“, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr stark... 5 = gar nicht), n = 130



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich auch hier keine signifikanten Unterschiede. Die befragten Verkehrswirtschaftler/innen schätzen den Wert der Weiterbildungsveranstaltungen tendenziell höher ein, insbesondere hinsichtlich des Wertes

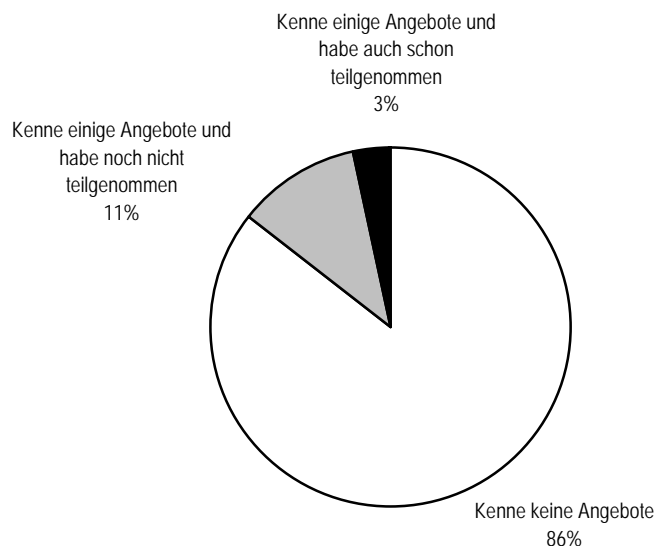
der Weiterbildungsveranstaltung für die Verbesserung der beruflichen Situation und das Finden einer Erwerbstätigkeit.

Tab. 5.6: „Inwieweit hat Ihnen die Weiterbildung tatsächlich geholfen...“ nach Studienfach, Summe der Häufigkeit der Nennungen sehr stark und stark (Skala: 1 = sehr stark... 5 = gar nicht), in %

	Verkehrswirtschaft (n = 65)	Verkehrsingenieurwesen (n = 62)	Gesamt (n = 127)
... den Rahmen Ihrer Tätigkeit zu erweitern?	66	62	64
... mit den Arbeitsanforderungen zurecht zu kommen?	45	50	47
... Ihre berufliche Situation zu verbessern?	55	44	50
... eine Erwerbstätigkeit zu finden?	23	14	18

Speziell den Weiterbildungskatalog der TU Dresden kennen nur 14% der befragten Absolvent/innen, 3% haben dieses Weiterbildungsangebot bereits genutzt. Dabei kennen die Verkehrsingenieur/innen den Weiterbildungskatalog der TU Dresden mit 17% noch etwas häufiger als die Verkehrswirtschaftler/innen (12%) und haben mit einem Anteil von 6% auch etwas häufiger bereits an solch einer Weiterbildungsveranstaltung teilgenommen als die Verkehrswirtschaftler/innen (1%). Die Unterschiede sind allerdings nicht signifikant.

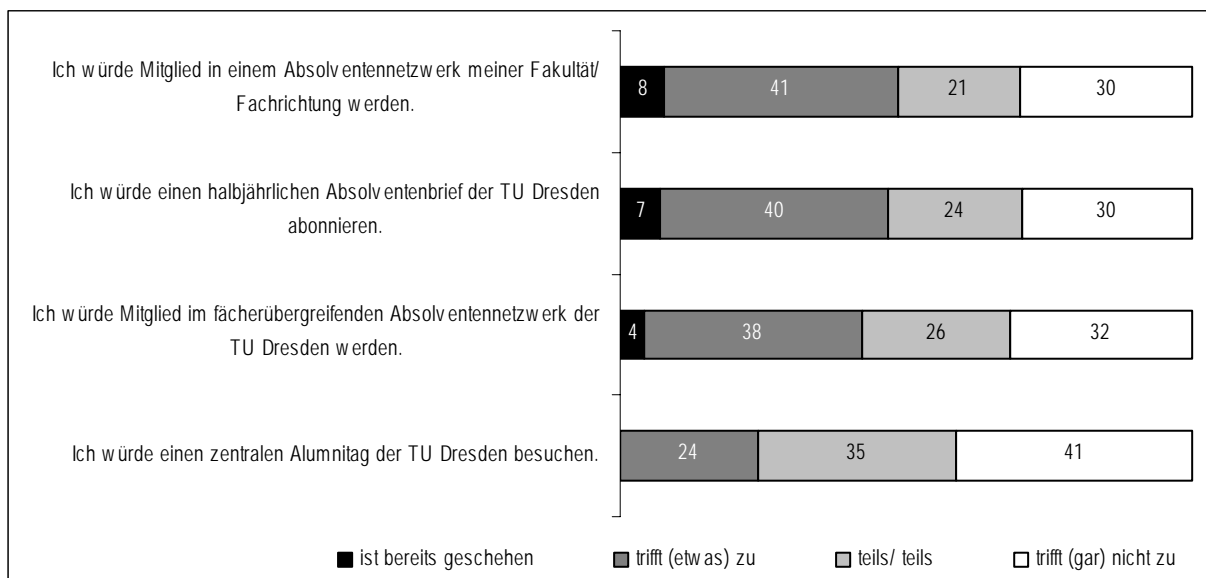
Abb. 5.12: Kenntnis von/ und Teilnahme an Weiterbildungsveranstaltungen der TU Dresden, n = 213



An einem weiteren Kontakt mit der TU Dresden sind die Absolventinnen prinzipiell interessiert. Zwei Drittel (66%) der Absolvent/innen äußerten ein (sehr) starkes Interesse. Ablehnend stehen einem Kontakt nur 8% gegenüber. Dabei war das Interesse unter den Verkehrsingenieur/innen noch etwas höher, allerdings ist der Unterschied nicht signifikant.

Befragt nach einigen Kontaktformen, die die Absolvent/innen in Anspruch nehmen würden, bestätigt sich, dass die Mehrheit einem Kontakt zur TU Dresden nicht ablehnend gegenübersteht. Dabei würde ein fakultätsbezogener besser als ein fächerübergreifender Kontakt angenommen. 8% der Befragten sind bereits Mitglied in einem Absolventennetzwerk ihrer Fakultät.

Abb. 5.13: Akzeptanz von zukünftigen Kontakten zu Einrichtungen der TU Dresden (in %),  $n = 207$



Dass ein fakultätsbezogener besser als ein fächerübergreifender Kontakt angenommen wird, zeigt sich auch innerhalb der Studienfächer. Der Anteil derjenigen, die entsprechende Kontakte pflegen würden, ist innerhalb des Absolventennetzwerkes der Fakultät am größten. Der Anteil derjenigen, die bereits Mitglied in einem Absolventennetzwerk ihrer Fakultät sind, liegt in beiden Studienfächern bei 8%. Darüber hinaus äusserten insbesondere die Verkehrswirtschaftler/innen ein vergleichbar starkes Interesse an dem Abonnement des kostenlosen halbjährlichen Absolventenbriefes der TU Dresden und der Mitgliedschaft in einem fächerübergreifenden Absolventennetzwerk der TU Dresden. Der Anteil derjenigen, die einen solchen Kontakt bereits aufgenommen haben, liegt bei 10% bzw. 7% und ist damit jeweils mehr als doppelt so groß wie unter den Verkehrsingenieur/innen. Das geringste Interesse besteht hingegen an dem Besuch eines zentralen Alumnitages der TU Dresden. Insgesamt findet sich der größte Anteil an Absolvent/innen, die die verschiedenen Kontaktformen bereits pflegen, unter den Verkehrswirtschaftler/innen.

Tab. 5.7: Akzeptanz von zukünftigen Kontakten zu Einrichtungen der TU Dresden, nach Studienfach (VWI: Verkehrswirtschaft; VIW: Verkehrsingenieurwesen), (in %)

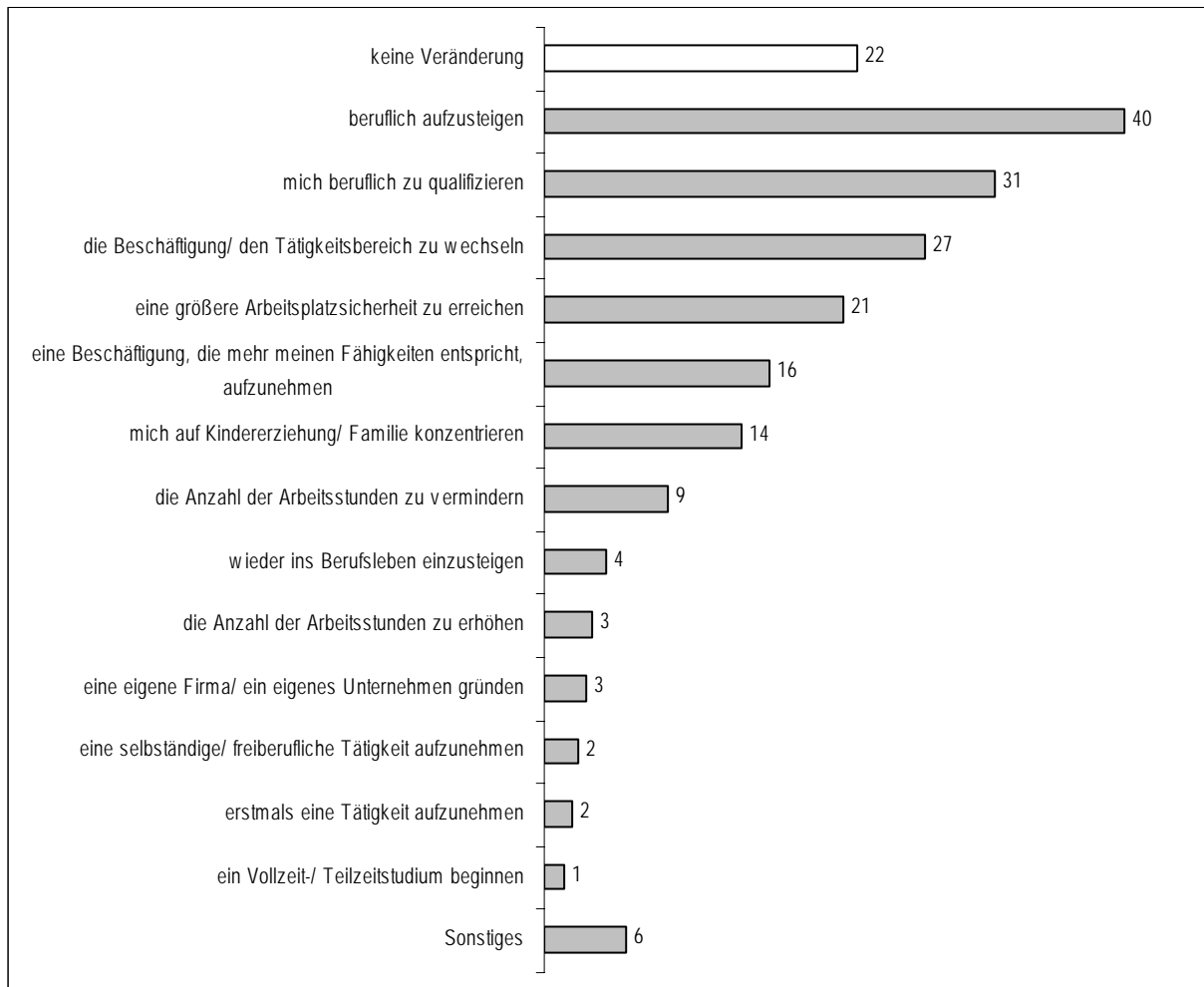
		Ich würde Mitglied in einem Absolventen-netzwerk meiner Fakultät/ Fachrichtung werden.	Ich würde einen halbjährlichen Absolventenbrief der TU Dresden abonnieren.	Ich würde Mitglied im fächer-übergreifenden Absolventennetzwerk der TU Dresden werden	Ich würde einen zentralen Alumnitag der TU Dresden besuchen.
VWI (n = 103)	Trifft (eher) zu	38	37	39	25
	Ist bereits geschehen	8	10	7	0
VIW (n = 100)	Trifft (eher) zu	43	41	36	23
	Ist bereits geschehen	8	4	2	1

### 5.1.3 Zukunft, berufliche Pläne und Orientierungen

Im vorletzten Teil des Fragebogens sollten die Absolvent/innen Angaben über ihre persönlichen Zukunftsvorstellungen machen. Die Ergebnisse dieser Angaben werden im folgenden Abschnitt dargestellt.

In den nächsten zwei Jahren streben knapp 80% aller Befragten eine berufliche Veränderung an. Im Mittel nannten die Absolvent/innen zwei Aspekte, hinsichtlich derer sie eine Veränderung beabsichtigen. Am häufigsten bezieht sich diese (auch) auf den beruflichen Aufstieg (40%) bzw. die berufliche Qualifikation (31%). Darüber hinaus strebt etwa ein Viertel der Befragten den Wechsel der Beschäftigung oder des Tätigkeitsbereiches an (27%) bzw. möchte eine größere Arbeitsplatzsicherheit (21%) erreichen. 16% der Befragten gaben an, eine Beschäftigung, die mehr den eigenen Fähigkeiten entspricht aufnehmen zu wollen und 14% möchten sich mehr auf Kindererziehung und Familie konzentrieren. Wenig Interesse besteht dagegen an der erneuten Aufnahme eines Studiums bzw. einer selbständigen/ freiberuflichen Tätigkeit.

Abb. 5.14: Berufsbezogene Pläne der Absolvent/innen für die nächsten zwei Jahre (in %), Mehrfachnennungen möglich, n = 210



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich wieder nur tendenzielle Unterschiede. Dabei ist unter den Verkehrswirtschaftler/innen der Anteil derjenigen, die angaben beruflich aufsteigen zu wollen bzw. die Selbständigkeit anstreben größer als unter den Verkehrsingenieur/innen. Dagegen zielen die beruflichen Pläne der Verkehrsingenieur/innen häufiger auf berufliche Qualifikation sowie eine stärkere Konzentration auf Kindererziehung und Familie.

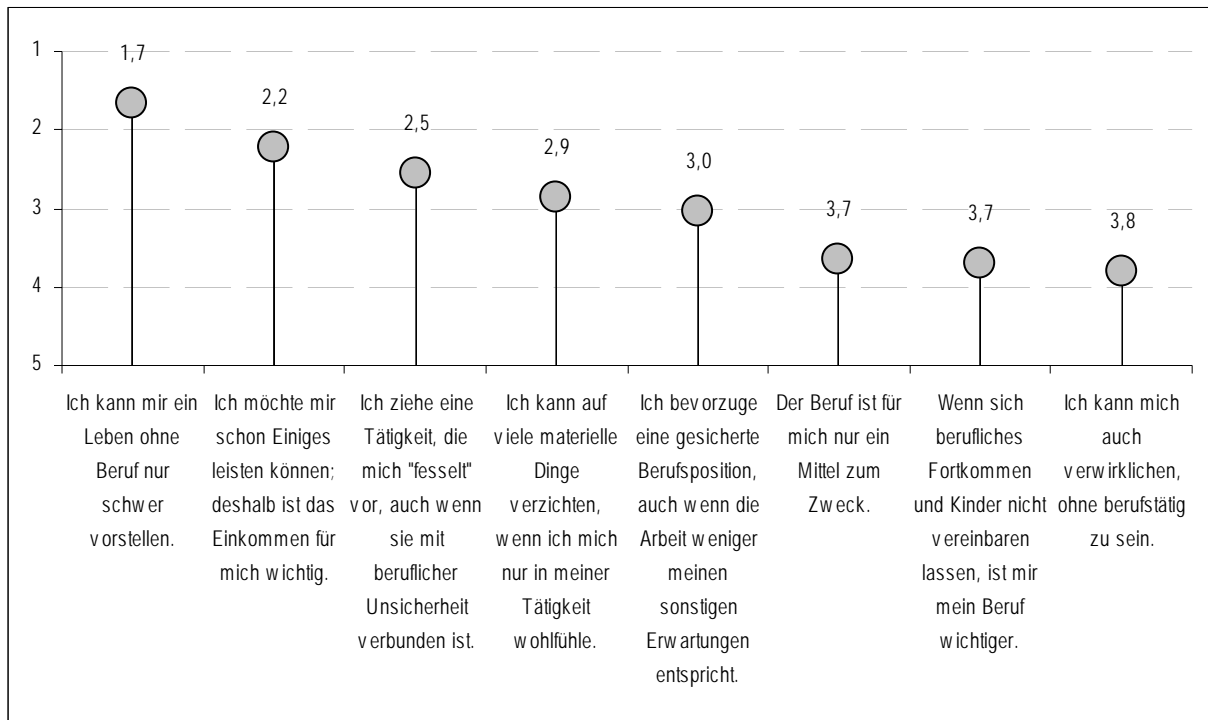


Tab. 5.8: Berufsbezogene Pläne der Absolvent/innen für die nächsten zwei Jahre nach Studienfach (in %), Mehrfachnennungen möglich

	Verkehrswirtschaft (n = 105)	Verkehrswesen (n = 102)	Gesamt (n = 207)
keine Veränderung	20	23	21
beruflich aufzusteigen	46	35	41
mich beruflich zu qualifizieren	26	38	32
die Beschäftigung/ den Tätigkeitsbereich zu wechseln	26	28	27
eine größere Arbeitsplatzsicherheit zu erreichen	22	20	21
eine Beschäftigung, die mehr meinen Fähigkeiten entspricht, aufzunehmen	17	15	16
mich auf Kindererziehung/ Familie konzentrieren	10	18	14
die Anzahl der Arbeitsstunden zu vermindern	7	11	9
wieder ins Berufsleben einzusteigen	7	2	4
die Anzahl der Arbeitsstunden zu erhöhen	5	2	3
eine eigene Firma/ ein eigenes Unternehmen gründen	5	1	3
erstmal eine Tätigkeit aufzunehmen	4	0	2
eine selbständige/ freiberufliche Tätigkeit aufzunehmen	4	1	2
ein Vollzeit-/ Teilzeitstudium beginnen	3	0	1
Sonstiges	3	9	6

Der Beruf wird von den meisten Befragten als zentraler Bestandteil des Lebens gesehen. Lediglich 6% stimmten dieser Aussage (gar) nicht zu. Auch das Einkommen spielt für die Absolvent/innen eine wichtige Rolle. So stimmten 68% der Aussage (völlig) zu „Ich möchte mir schon Einiges leisten können, deshalb ist das Einkommen für mich wichtig“ und lediglich 36% der Befragten gaben an, sie können auf materielle Dinge verzichten, solange sie sich in ihrer Tätigkeit wohl fühlen. Daneben führten 51% der Befragten an, eine fesselnde Tätigkeit beruflicher Sicherheit vorzuziehen, allerdings würden im Zweifel nur 14% das berufliche Fortkommen der Familie vorziehen. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Selbstverwirklichung, das Einkommen und eine interessante Tätigkeit am wichtigsten für die Absolvent/innen sind. Dies entspricht auch den Ergebnissen des Abschnittes 5.1 bezüglich der Zusammenhänge verschiedener Aspekte mit der beruflichen Zufriedenheit (vgl. Abb. 5.5). Dabei zeigen sich keine signifikanten Zusammenhänge zwischen der sozialen Herkunft der Befragten und den verschiedenen beruflichen Orientierungen.

Abb. 5.15: Orientierungen bezüglich des Berufs, Mittelwerte  
(Skala: 1 = stimme völlig zu... 5 = stimme gar nicht zu), n = 210



Im Vergleich der Studienfächer hinsichtlich der beruflichen Orientierungen fallen kaum Unterschiede auf, die Reihenfolge der Prioritäten im Beruf (Selbstverwirklichung, Einkommen und interessante Tätigkeit) ist über beide Studienfächer ähnlich, wobei die Verkehrswirtschaftler/innen noch häufiger der Aussage zustimmten, „Ich möchte mir schon Einiges leisten können, deshalb ist das Einkommen für mich wichtig“. Auch dies entspricht wieder den Ergebnissen des Abschnittes 5.1 bezüglich der Zusammenhänge verschiedener Aspekte mit der beruflichen Zufriedenheit nach Studienfach (vgl. Abb. 5.6).

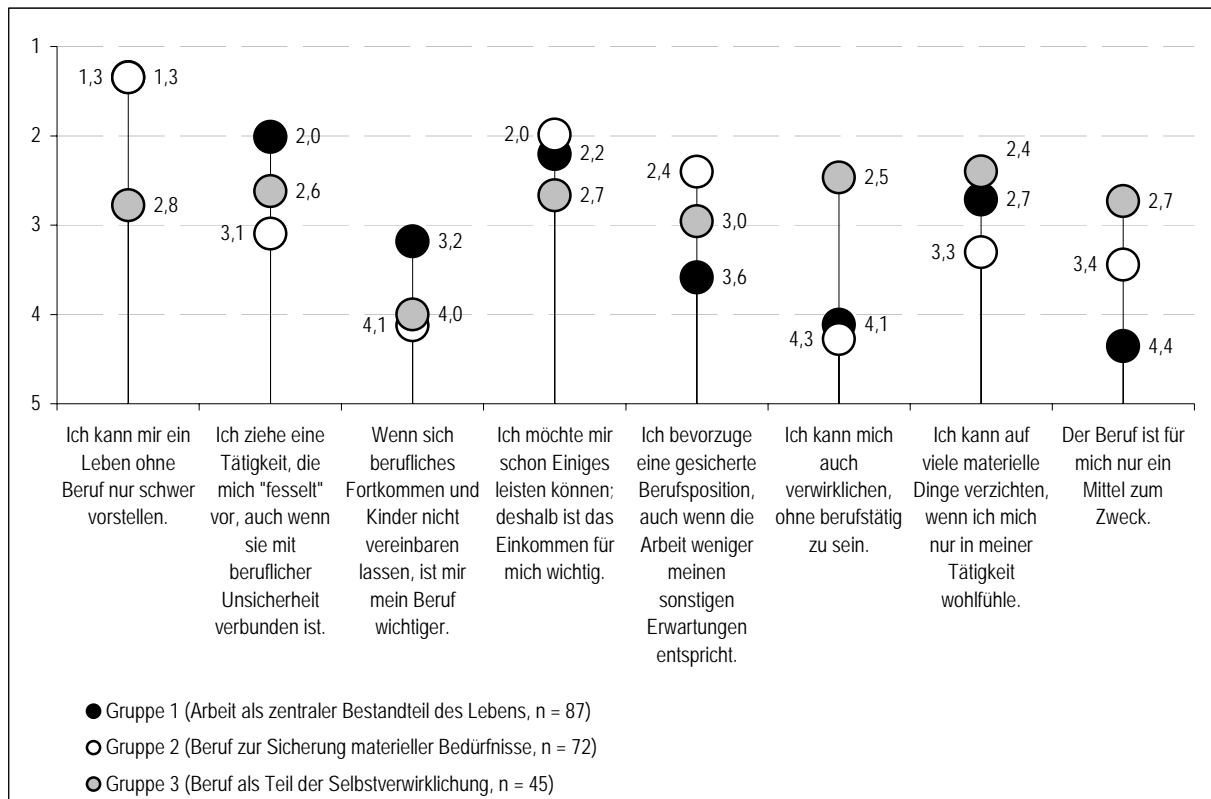
Tab. 5.9: Orientierungen bezüglich des Berufs nach Studienfach, Summe der Häufigkeit der Nennungen stimme völlig zu und stimme zu (Skala: 1 = stimme völlig zu... 5 = stimme gar nicht zu), (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 104)	Verkehrsingenieurwesen (n = 103)	Gesamt (n = 207)
Ich kann mir ein Leben ohne Beruf nur schwer vorstellen.	88	85	86
Ich möchte mir schon Einiges leisten können; deshalb ist das Einkommen für mich wichtig.	74	62	68
Ich ziehe eine Tätigkeit, die mich „fesselt“ vor, auch wenn sie mit beruflicher Unsicherheit verbunden ist.	53	50	51
Ich kann auf viele materielle Dinge verzichten, wenn ich mich nur in meiner Tätigkeit wohlfühle.	38	34	36
Ich bevorzuge eine gesicherte Berufsposition, auch wenn die Arbeit weniger meinen sonstigen Erwartungen entspricht.	32	32	32
Der Beruf ist für mich nur ein Mittel zum Zweck.	14	18	16
Wenn sich berufliches Fortkommen und Kinder nicht vereinbaren lassen, ist mir mein Beruf wichtiger.	15	14	14
Ich kann mich auch verwirklichen, ohne berufstätig zu sein.	13	16	14

Aus den Antworten der eben beschriebenen Items werden unter Verwendung einer Clusteranalyse<sup>61</sup> die Befragten verschiedenen Gruppen zugeordnet. Es konnten drei Gruppen charakterisiert werden, die inhaltlich ein unterschiedliches Antwortverhalten aufweisen. Die erste Gruppe (43%) besteht aus Absolvent/innen, für die Arbeit überhaupt zentraler Bestandteil des Lebens ist. Der Beruf ist für diese Absolvent/innen sowohl Teil der Selbstverwirklichung als auch wichtig für die materielle Sicherheit. Diese Gruppe würde am ehesten den Beruf der Familie vorziehen. Die zweite Gruppe (35%) besteht aus Absolvent/innen, die dem Beruf stark pragmatisch gegenüberstehen. Für diese Gruppe steht eine gesicherte Berufsposition und ein gesichertes Einkommen im Vordergrund, der Beruf wird als Erwerbsarbeit verstanden. Der dritten Gruppe (22%) schließlich, ist der Beruf insofern wichtig, als dass er dem Zwecke der Selbstverwirklichung dient. Dafür sind die Absolvent/innen dann auch zu materiellen Abstrichen bereit, könnten sich aber auch am ehesten vorstellen, sich zu verwirklichen, ohne berufstätig zu sein.

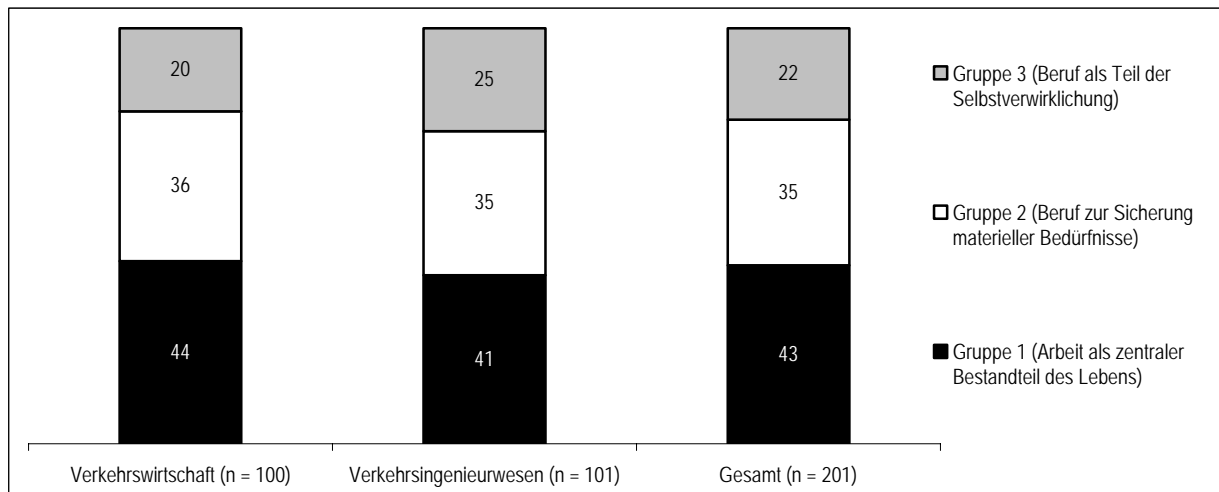
<sup>61</sup> Mit Hilfe einer Clusteranalyse werden die Antworten hinsichtlich Übereinstimmungen im Antwortverhalten der Befragten analysiert. So können Befragte mit einem ähnlichen Antwortmuster zu einer Gruppe (dem so genannten Cluster) subsummiert werden. Die genauen Ergebnisse der Clusteranalyse befinden sich im Anhang A5.

Abb. 5.16: Stellenwert des Berufes nach Clustergruppenzugehörigkeit, Mittelwerte (Skala 1 = „stimme völlig zu“ bis 5 „stimme gar nicht zu“)



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich wieder kaum Unterschiede. Der Anteil derjenigen, für die Arbeit vor allem Teil der Selbstverwirklichung ist, ist unter den Verkehrsingenieur/innen etwas höher und der Anteil derer, für die Arbeit generell zentraler Bestandteil des Lebens ist, etwas geringer als unter den Verkehrswirtschaftler/innen. Die Unterschiede sind nicht signifikant, auch zeigen sich keine Zusammenhänge zwischen der Einkommenshöhe und der Clustergruppenzugehörigkeit.

Abb. 5.17: Stellenwert des Berufes nach Clustergruppenzugehörigkeit und Studienfach (in %)



Längerfristig streben die Absolvent/innen vor allem Leitungspositionen an, das Interesse an Selbständigkeit ist gerade auch im Vergleich zu anderen Fakultäten der TU Dresden gering. Die Angaben der Absolvent/innen sind aufgelistet nach Studienfach den folgenden Tabellen (Tab. 5.10/ 5.11) zu entnehmen.

Tab. 5.10: Angestrebte berufliche Position der Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft  
(Anzahl der Nennungen), n = 79

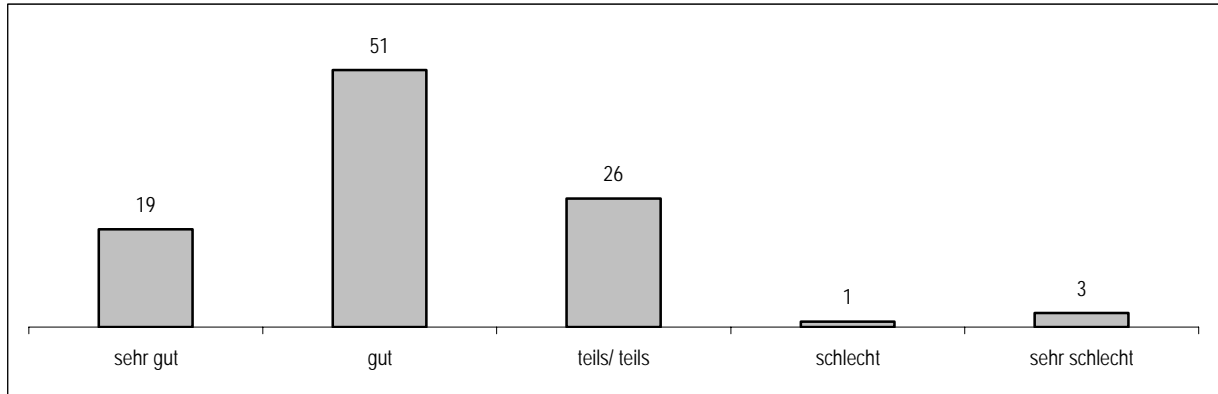
	Berufliche Position	Anzahl		Berufliche Position	Anzahl
Leitungspositionen	Führungsposition	4	Selbständig- keit	Selbständigkeit	4
	Führungsaufgaben	1		Omnibusunternehmer	1
	Führungspersönlichkeit	1		Unternehmer	1
	Führungsposition im Management	1		eigene Agentur	1
	Abteilungsleiter	3	Unternehmen am Markt festigen	1	
	Abteilungsleiter in der Versand und Lagerlogistik	1	Controlling/ Planung/ Beratung/ Logistik	Logistiker	2
	Management	3		Angestellte/Projektleiter im Logistikbereich	1
	Management Operations	1		Logistiker in SCM Abteilung	1
	Leitungsfunktion	2		weiterhin Logistikbranche	1
	Leitende Führungskraft	1		Anstellung als Controller	1
	leitender Angestellter	1		Tätigkeit im Controlling, Branche egal	1
	Führende Position im Logistikbereich	2		verantwortungsvolle Controllingstelle	1
	Leitende Funktion in der ÖPNV-Branche	1		Berater für Organisationen	1
	leitende Position in Verkehrsunternehmen	1		Consultant	1
	leitende Tätigkeit in einem Unternehmen	1		Controlling/Rechnungswesen	1
	leitender Mitarbeiter ohne Befristung im Tourismusbereich in Dresden	1		Mitarbeit in einem Verkehrsunternehmen	1
	Leitung Eventabteilung Management	1		Prokurist	1
	Leitungsfunktion in Finanzbranche	1		strategische Unternehmensberatung incl. Personal- und Budgetverwaltung	1
	Projektleiter/Global Account Manager; selbständige Tätigkeit	1		Verantwortung im Bereich Einkauf	1
	Projektleiter/Verkehrsunternehmer	1		Verkehrs- und Umweltplanung, Regionalplaner	1
	Projektleitung	1		Hoch- schule/ For- schung	Studiendirektor
	Produktionsleiter	1	wiss. Angestellte		1
	Produktmanagerin	1	wiss. Qualifizierter Angestellter		1
	Speditionsleiter	1	Zweitstudium im Maschinenbau		1
	Tätigkeit mit Führungsverantwortung	1	Sonstiges	Angestellter	1
	Teamleiter Disposition	1		Angestellter mit erweitertem Entscheidungs- und Kompetenzbereich	1
	Bereich Marketing, eigene Entscheidungskompetenzen, Führungskraft	1		Bürofachkraft (Festanstellung)	1
	Bereichsleiter	1		derzeit ausgeübt	1
	Einkaufsleitung	1		die jetzige Tätigkeit für die nächsten 10 Jahre	1
	Gesamtprojektleiter	1		Fachreferent	1
Geschäftsführer	1	keine konkrete Definition der Tätigkeit		1	
Mitglied der Geschäftsleitung	1	meine Kenntnisse und Fähigkeiten erfolgreich einsetzen		1	
PR-Leiterin	1	weiß ich noch nicht		1	

Tab. 5.11: Angestrebte Tätigkeit der Absolvent/innen des Studienfaches  
Verkehrswesen (Anzahl der Nennungen), n = 79

Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl	Tätigkeitsbereich	Tätigkeitsbezeichnung	Anzahl
Leitungspositionen/SELbständigkeit	leitende Tätigkeit	4	Ingenieurberufe/ Planung/ Verkehrsunternehmen	2 Jahre Systemingenieur in Japan	1
	Leitende Tätigkeit im Ausland	1		Berater für Verkehrplanung	1
	Selbständigkeit	4		Entwicklungsingenieur	1
	Leitender Angestellter	4		Ingenieurtechnisches Arbeiten und Planen	1
	Management	2		Mitarbeit in Verkehrsunternehmen	1
	Management in einem produzierenden Unternehmen	1		nicht selbständiger; Angestellter Verkehrsbetrieb	1
	Führungsposition	2		Planerische Tätigkeit	1
	Abteilungsleiter	1		Planungsingenieur	1
	Gruppen-/Abteilungsleiter	1		Projektingenieur Verkehrsplanung	1
	Abteilungsleiter im öffentlichen Dienst	1		Prüffeldingenieur	1
	Angestellter mit mittlerer Leitungsfunktion im öff. Dienst	1		Verkehrsplaner	1
	Betriebsleitung eines Betriebsteils eines Verkehrsunternehmens	1		Verkehrsplanung, - forschung	1
	Betriebsleiter nach BoStrab	1		Vertriebsassistent	1
	Chef meiner Abteilung werden	1	Hochschule/ Forschung	Forschung	1
	Engineer	1		Hochschulprofessor	1
	Fachliche Führungstätigkeit	1		Lehrkraft	1
	Führungsebene	1		Professor	1
	Führungskraft Bahnbetrieb	1		Promotion	1
	Leitende Funktion außerhalb Deutschlands	1	wissenschaftliche Tätigkeit	1	
	leitender Verwaltungsangestellter	1	Sonstiges	Astronaut oder Lottogewinner	1
	Leitung einer Fachabteilung	1		Bestand halten	1
	Mittlere Führungsposition	1		eine planbare, familientaugliche Tätigkeit - egal was.	1
	Mittlere Leitungsfunktion, ggf. Betriebsleiter	1		einfach nur Arbeit	1
	Projekt- / Fachgruppenleiter	1		etwas aufsteigen	1
	Projekteur	1		jetzige	1
	Projektleiter	1		keine Veränderung	1
	Projektleitung im studierten Beruf	1		Lottomillionär	1
	Projektleitung, Abteilungsleitung	1		soziale Arbeit, Gemeindearbeit	1
	Projektmanager/Teamleiter	1		Tätigkeit im geisteswiss. bereich z.B. Sprachforschung	1
	strategische Führungsposition in der Wirtschaft	1		Tätigkeit mit operativem und weniger wissenschaftlichem Bezug	1
Tätigkeit mit Führungsverantwortung	1	unbefristete Anstellung		1	
Teamleiter	1	Staatsdienst		1	
Teamleiter Softwareentwicklung	1	weiß nicht		1	
Top-Manager	1				
Vorstand	1				

70% der befragten der Absolvent/innen schätzen die Chancen, ihre jeweiligen beruflichen Ziele zu realisieren, als (sehr) gut ein. Lediglich 4% beurteilen diese Chancen als (sehr) schlecht. Damit sehen die Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften ihre Chancen zur Realisierung eigener beruflicher Pläne und Orientierungen im Vergleich zu anderen Fakultäten der TU Dresden eher positiv.

Abb. 5.18: Einschätzung der Chancen der Realisierung der eigenen beruflichen Pläne und Vorstellungen (in %), n = 180



Im Vergleich der Studienfächer zeigen sich keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich der Einschätzung bezüglich der Realisierung der eigenen beruflichen Pläne und Vorstellungen, die Verteilungen sind sehr ähnlich. Allerdings fällt der Anteil derjenigen, die ihre diesbezüglichen Chancen als sehr schlecht einschätzen, unter den Verkehrsingenieur/innen höher als unter den Verkehrswirtschaftler/innen aus.

Tab. 5.12: Einschätzung der Chancen der Realisierung der eigenen beruflichen Pläne und Vorstellungen nach Studienfach (in %)

	Verkehrswirtschaft (n = 90)	Verkehrsingenieurwesen (n = 87)	Gesamt (n = 177)
sehr gut	21	17	19
gut	48	55	51
teils/ teils	29	22	25
schlecht	1	1	1
sehr schlecht	1	5	3



## 5.2 Der Vergleich zu den Absolvent/innen früherer Jahrgänge

Im folgenden Abschnitt werden die Bewertungen bzw. Einschätzungen der Absolvent/innen bezüglich beruflicher Zufriedenheit und Zukunftschancen mit den Ergebnissen aus der im Jahr 2001 durchgeführten Befragung verglichen.

Zunächst erfolgt eine Gegenüberstellung hinsichtlich der Aspekte beruflicher Kompetenzen bzw. Anforderungen und der beruflichen Zufriedenheit. Dabei ist festzustellen, dass die Absolvent/innen der Kohorte 00-05 ihre Kompetenz bezüglich des wirtschaftlichen Denkens signifikant besser beurteilten als die Befragten der Kohorte 95-00. So schätzten 44% der im Jahr 2006 befragten Absolvent/innen ihre Kompetenzen in diesem Punkt (sehr) hoch ein, bei der Kohorte 95-00 betrug dieser Anteil nur 26%. Im Zusammenhang mit den Ergebnissen aus Kapitel 5.1 ist auch hier davon auszugehen, dass dieser Unterschied aus dem höheren Anteil an Verkehrswirtschaftler/innen unter den Befragten des Jahres 2006 resultiert (vgl. Tab. 5.1).

Die Fähigkeit zum „Planen, Koordinieren und Organisieren“ sehen die Absolvent/innen beider Kohorten als am stärksten im Berufsleben gefordert. Unterschiede hinsichtlich der aktuell gefragten Anforderungen im Berufsleben zeigen sich bei den Aspekten „Verhandlungsgeschick“ (Kohorte 00-05: 2,4; Kohorte 95-00: 2,1) und „Fremdsprachen“ (Kohorte 00-05: 2,5; Kohorte 95-00: 3,0). Dabei werden Fremdsprachenkenntnisse von den Befragten der Kohorte 00-05 und Verhandlungsgeschick von den Befragten der Kohorte 95-00 als geforderter im Beruf wahrgenommen. Die Unterschiede sind allerdings nicht signifikant.

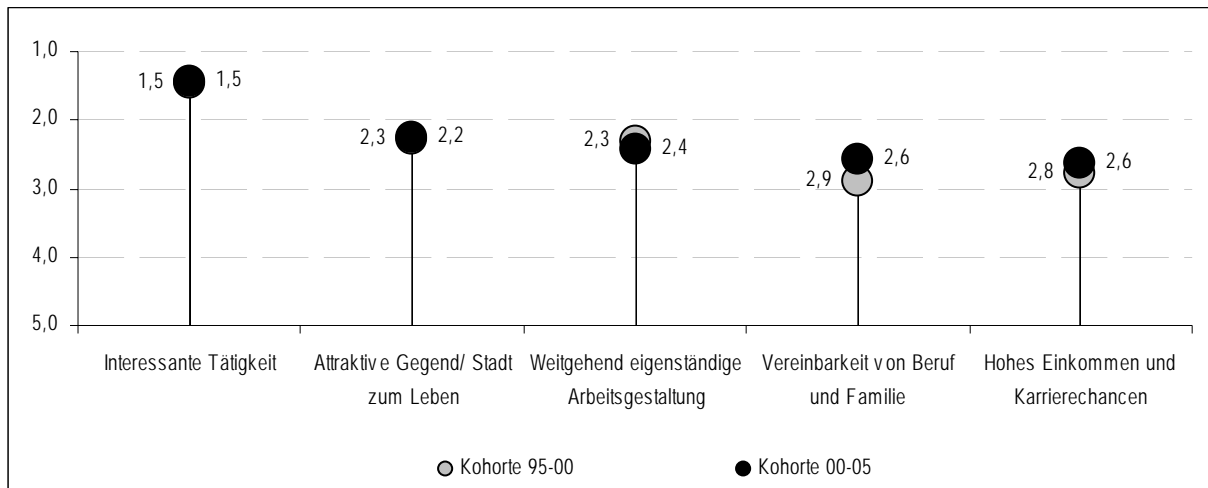
Hinsichtlich der beruflichen Zufriedenheit insgesamt zeigen sich unter den befragten Absolvent/innen keine signifikanten Unterschiede zwischen den Kohorten, jeweils etwa ein Drittel der Befragten gab an, mit ihrer derzeitigen beruflichen Situation (sehr) zufrieden zu sein (Kohorte 00-05: 70%, Kohorte 95-00: 68%).<sup>62</sup>

Auch bezüglich der Bedeutung, welche einzelne Aspekte für die Absolvent/innen beim Berufsstart hatten, zeigen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen den Kohorten. Den Befragten war zu beiden Zeitpunkten das Ausüben einer interessanten Tätigkeit am wichtigsten. Darüber hinaus ist festzustellen, dass für die Absolvent/innen der Kohorte 00-05 die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie Einkommen und Karrierechancen eine tendenzielle höhere Bedeutung beim Berufsstart hatten.

---

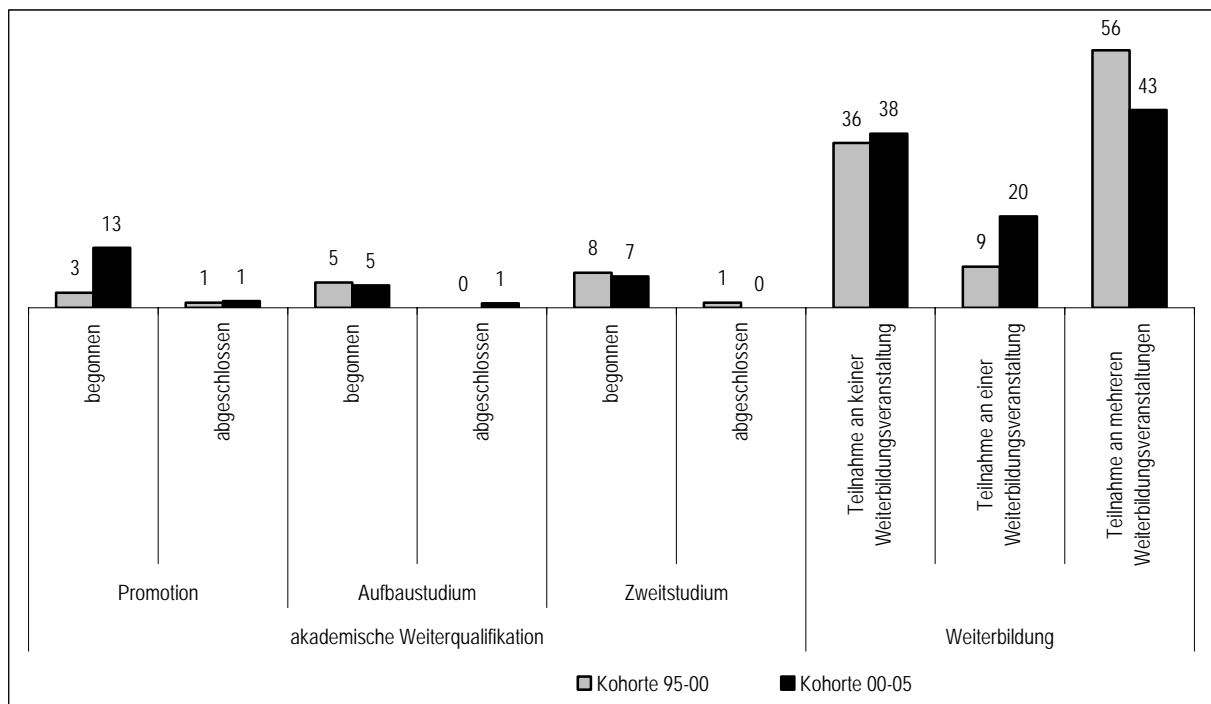
<sup>62</sup> Die Frage nach der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Zufriedenheit mit bestimmten Einzelaspekten wurde 2001 noch nicht gestellt, insofern kann an dieser Stelle kein Vergleich erfolgen.

Abb. 5.19: Wichtigkeit einzelner Aspekte beim Berufsstart im Kohortenvergleich, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr wichtig... 5 = sehr unwichtig),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 89$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 210$



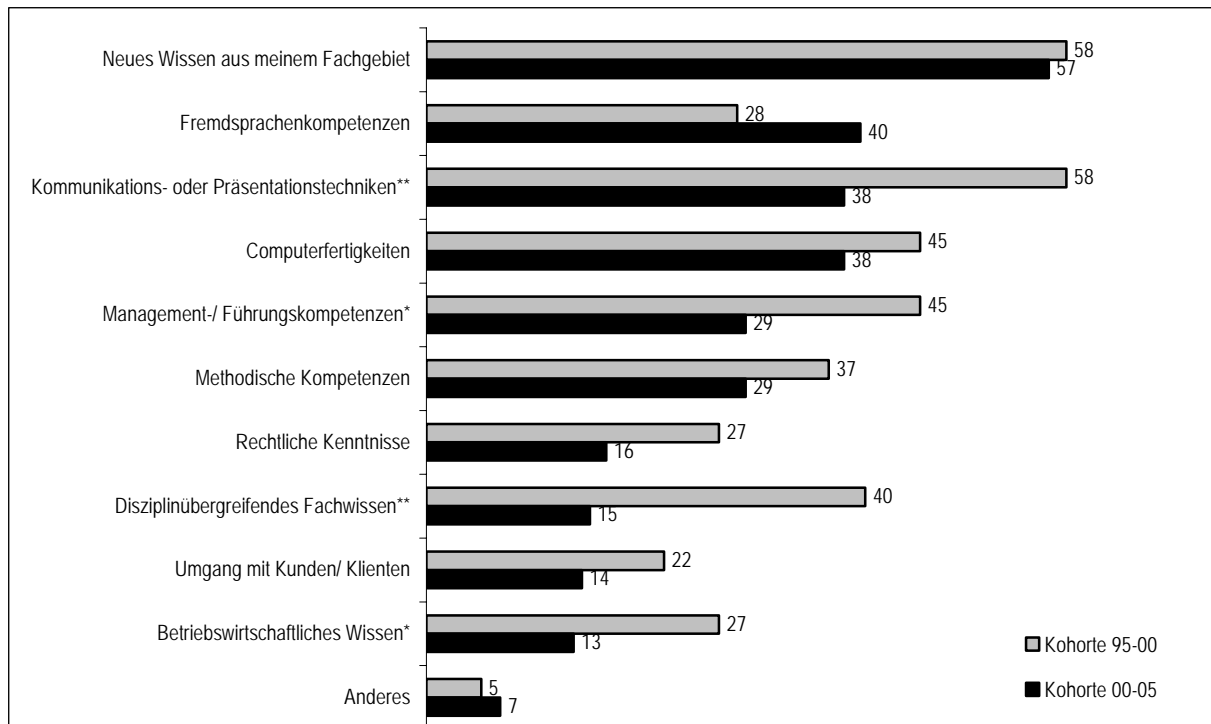
Auch hinsichtlich der akademischen Weiterqualifikation zeigen sich im Kohortenvergleich nur geringe Unterschiede. So gab im Befragungsjahr 2006 mit 26% ein etwas größerer Anteil der Absolvent/innen an, eine akademische Zusatzqualifikation begonnen oder abgeschlossen zu haben. Im Jahr 2001 lag dieser Anteil bei noch 21%. Dieser Rückgang zeigt sich vor allem in der Zahl der Promovierenden. Die Absolvent/innen beider Kohorten wurden ergänzend dazu auch nach dem Besuch von Weiterbildungsveranstaltungen befragt. Knapp zwei Drittel beider Kohorten gaben an, mindestens eine Weiterbildungsveranstaltung besucht zu haben. Allerdings war der Anteil derjenigen, die zum Zeitpunkt der Befragung an mehreren Weiterbildungsveranstaltungen teilgenommen hatten, unter den Absolvent/innen des Befragungsjahres 2006 geringer als noch im Jahr 2001.

Abb. 5.20: Akademische Weiterqualifikation und Weiterbildung im Kohortenvergleich (in %),  
 $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 91$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 210$



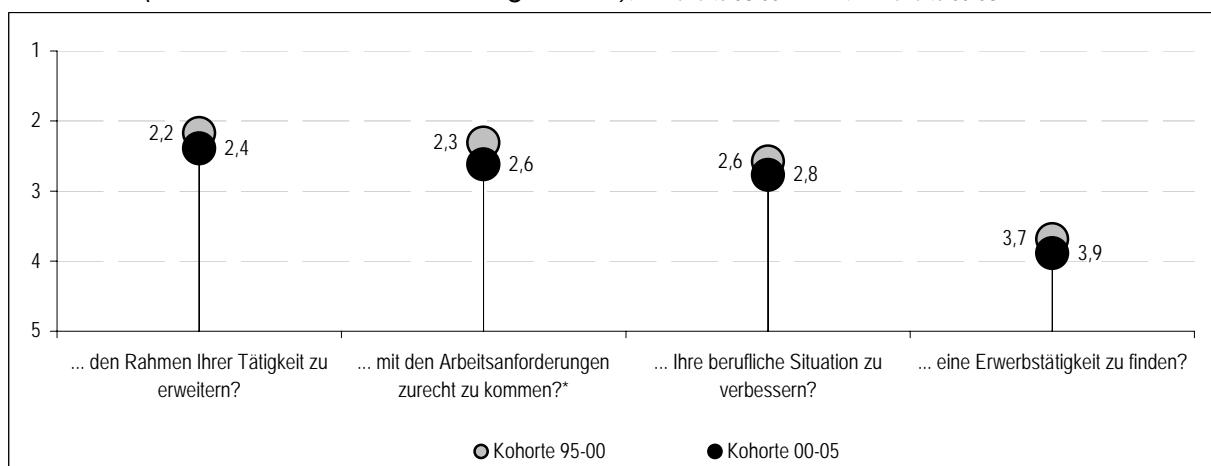
Betrachtet man die von den Absolvent/innen besuchten Weiterbildungsveranstaltungen hinsichtlich der übertragenen Wissensinhalte, zeigt sich dass von beiden Kohorten am häufigsten Veranstaltungen besucht wurden, in denen neues Wissen aus dem Fachgebiet vermittelt wurde. Insgesamt markierten die Befragten der Kohorte 00-05 bei der Frage nach den Weiterbildungsinhalten durchschnittlich drei und die Befragten der Kohorte 95-00 vier verschiedene Kategorien. Entsprechend fallen die Anteile der Nennungen auf die einzelnen Kategorien unter den Befragten des Jahres 2001 fast überall höher aus. Signifikantes Niveau erreichen diese Unterschiede in den Punkten „Kommunikations- oder Präsentationstechniken“, „Management-/ Führungskompetenzen“, „Disziplinübergreifendes Fachwissen“ und „Betriebswirtschaftliches Wissen“, wobei Weiterbildungsveranstaltungen mit diesen Inhalten von den Befragten des Jahres 2001 häufiger besucht wurden. Bei den im Jahr 2006 befragten Absolvent/innen konzentrierten sich die Wissensinhalte der besuchten Weiterbildungsveranstaltungen dagegen, entsprechend den von den Befragten des Jahres 2006 verstärkt wahrgenommenen Anforderungen im Beruf, stärker auf Fremdsprachenkompetenzen.

Abb. 5.21: „Welche Wissensinhalte wurden in besuchten Weiterbildungsveranstaltungen vermittelt?“ Angaben der Absolvent/innen im Kohortenvergleich, Mehrfachnennungen möglich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 60$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 134$



Den Wert der Zusatzqualifikation für die weitere berufliche Zukunft schätzten die Absolvent/innen der Kohorte 00-05 in allen Punkten kritischer als die Absolvent/innen des Jahres 2001 ein. Signifikantes Niveau erreichen diese Unterschiede in der Beurteilung des Wertes der besuchten Weiterbildungsveranstaltung hinsichtlich des Zurechtkommens mit den Arbeitsanforderungen. Am höchsten wird der Wert der besuchten Weiterbildungsveranstaltungen in beiden Befragungskohorten hinsichtlich der Erweiterung des Tätigkeitsrahmens eingeschätzt und am kritischsten die Hilfe beim Finden einer Erwerbstätigkeit.

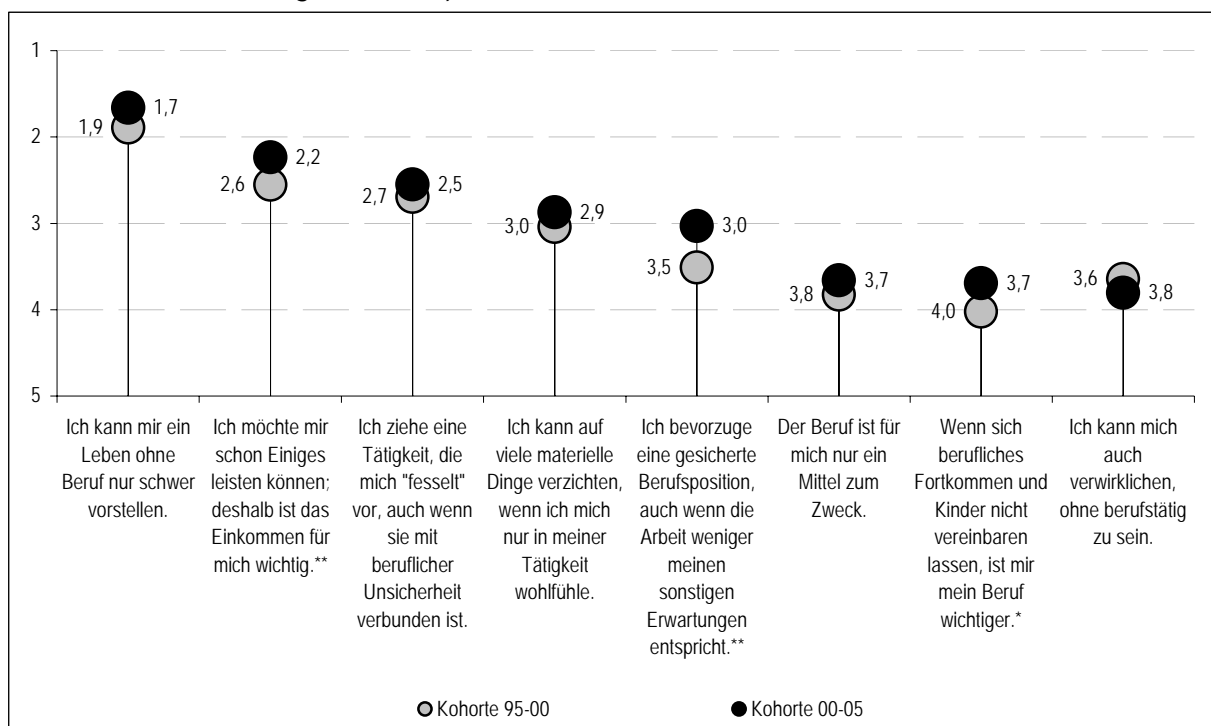
Abb. 5.22: „Inwiefern hat Ihnen die Weiterbildung tatsächlich geholfen...?“ Angaben der Absolvent/innen im Kohortenvergleich, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr stark... 5 = gar nicht),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 56$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 127$



Speziell den Weiterbildungskatalog der TU Dresden kennen die Befragten des Jahres 2006 häufiger als noch im Jahr 2001. Dieser Anteil erhöhte sich von 7% (2001) auf 15% (2006), verdoppelte sich also.<sup>63</sup>

Auch von den Absolvent/innen des Befragungsjahres 2001 wird der Beruf als zentraler Bestandteil des Lebens gesehen, hier gibt es keine Veränderungen. Signifikante Unterschiede zeigen sich allerdings zum einen in der Bedeutung von Arbeitsplatz- und materieller Sicherheit, beides ist den Befragten der Kohorte 00-05 wichtiger. Zum anderen würden auch signifikant mehr Absolvent/innen der Kohorte 00-05 den Beruf der Familie vorziehen, wenn diese sich nicht vereinbaren ließen.

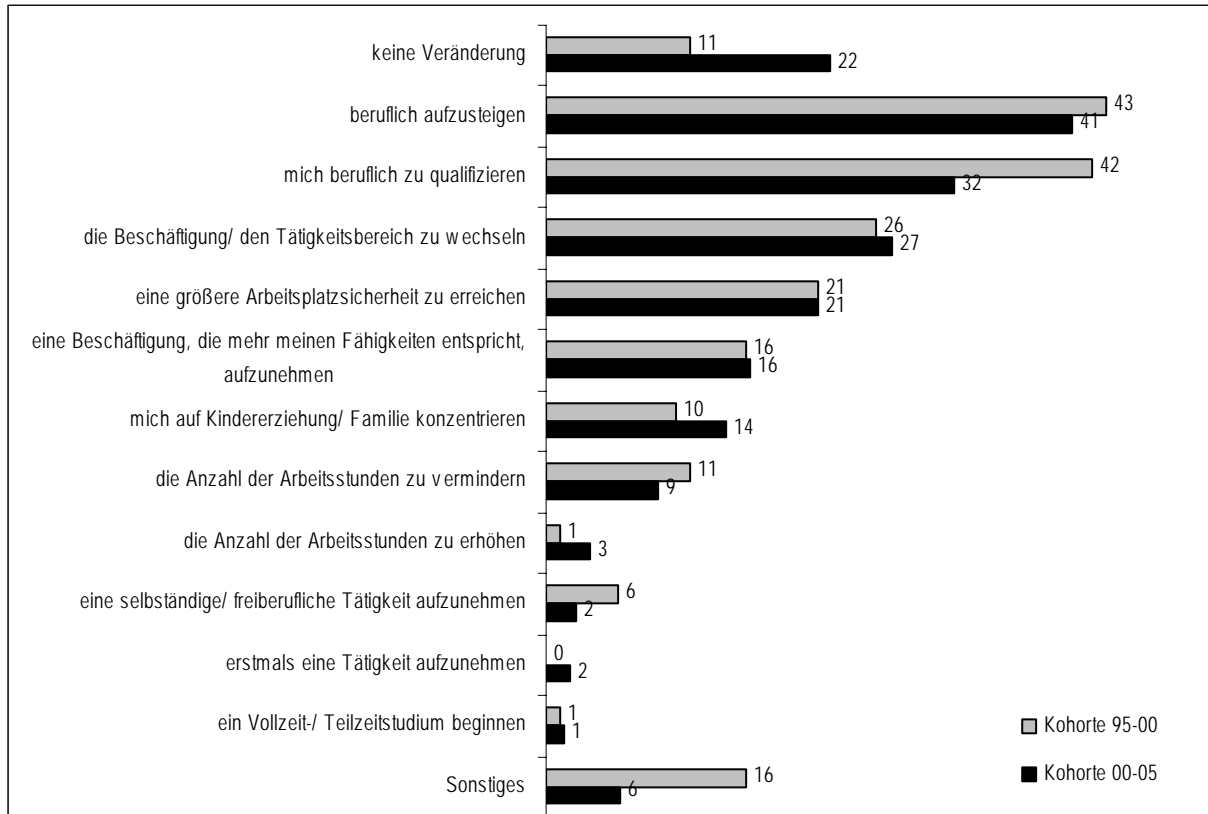
Abb. 5.23: Orientierungen bezüglich des Berufes, Mittelwerte (Skala: 1 = stimme völlig zu... 5 = stimme gar nicht zu),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 92$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 210$



Hinsichtlich der beruflichen Pläne gaben unter den Absolvent/innen der Kohorte 00-05 78% der Absolvent/innen an, eine berufliche Veränderung anzustreben, im Jahr 2001 lag dieser Anteil noch bei 89%, der Unterschied ist signifikant. Dabei beziehen sich die Veränderungswünsche der Befragten des Jahres 2001 stärker als im Jahr 2006 auf die berufliche Qualifikation. Auch bestand unter den befragten Absolvent/innen des Jahres 2001 noch ein größeres Interesse an der Aufnahme einer selbständigen/ freiberuflichen Tätigkeit. Kaum Interesse besteht dagegen in beiden Kohorten an der erneuten Aufnahme eines Studiums.

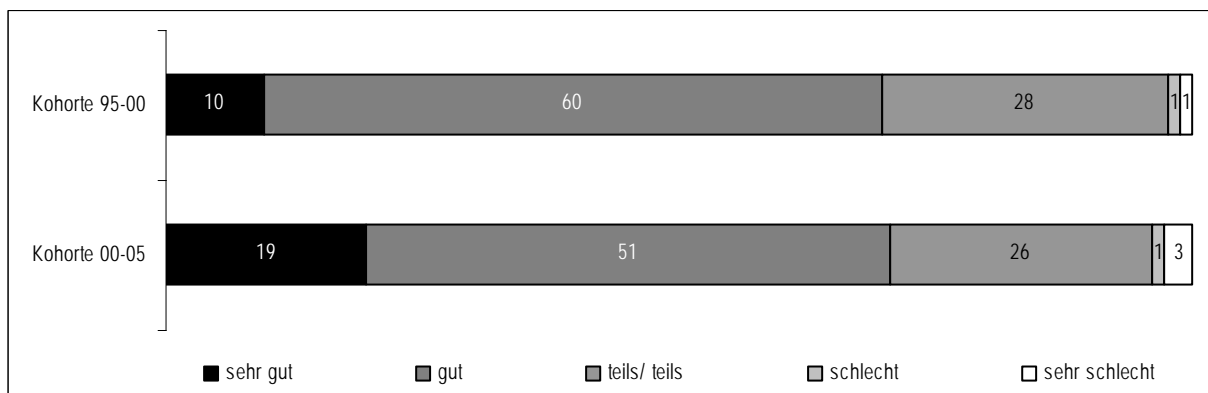
<sup>63</sup> Zur Teilnahme an Weiterbildungsveranstaltungen und zum weiteren Interesse an einem Kontakt mit der TU Dresden wurden die Absolvent/innen der Erhebung des Jahres 2001 noch nicht befragt; ein Kohortenvergleich ist hierzu somit nicht möglich.

Abb. 5.24: Berufsbezogene Pläne<sup>64</sup> zum Befragungszeitpunkt für die nächsten zwei Jahre im Kohortenvergleich (in %), Mehrfachnennungen möglich,  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 90$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 209$



Bei der Einschätzung der Chancen, die Realisierung der beruflichen Pläne betreffend, unterscheiden sich die Kohorten nicht signifikant voneinander. Der Anteil an Absolvent/innen, die ihre diesbezüglichen Chancen als (sehr) gut einschätzen liegt in beiden Kohorten bei 70%.

Abb. 5.25: Einschätzung der Chancen der Realisierbarkeit der eigenen beruflichen Pläne und Vorstellungen im Kohortenvergleich (in %),  $n_{\text{Kohorte 95-00}} = 83$ ,  $n_{\text{Kohorte 00-05}} = 180$



<sup>64</sup> Die Kategorien „wieder ins Berufsleben einzusteigen“ und „eine eigene Firma/ ein eigenes Unternehmen gründen“ waren im Jahr 2001 noch nicht Bestandteil des Antwortenkataloges und wurden zur besseren Vergleichbarkeit hier nicht berücksichtigt.

## 6 Studium, Berufseinstieg, beruflicher Erfolg - Zusammenhänge

In diesem Kapitel wird untersucht, ob und wie bestimmte Aspekte des Studiums und der Lebensumstände der Absolvent/innen, die im Zeitraum von 2000 - 2005 ihren Abschluss an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden erreichten, Zusammenhänge mit Aspekten des Berufseinstiegs und des beruflichen Erfolges aufweisen. Mit dieser Analyse wird nach möglichen Zusammenhängen mit den unterschiedlich erfolgreichen Erwerbsbiographien der Absolvent/innen gesucht. Zunächst wird dargelegt, welche Aspekte hier den Terminus „beruflicher Erfolg“ skizzieren.

### 6.1 Kriterien für den beruflichen Erfolg

Wie unter anderem aus Kapitel 5.2 ersichtlich ist, haben nicht alle Absolvent/innen die gleichen Ansprüche an das Berufsleben. Allerdings gibt es eine ganze Reihe von Aspekten, die gemeinhin mit Berufserfolg assoziiert werden, wie z.B. das Einkommen oder die berufliche Stellung. Es ergibt sich somit eine Unterscheidung zwischen subjektiven und tendenziell allgemeingültigen, „objektiven“ Aspekten des Berufserfolges (vgl. dazu auch Rostampour/ Lemberg 2003). Dabei lassen sich die „objektiven“ Aspekte mittels eines standardisierten Fragebogens, wie er für diese Studie zum Einsatz kam, leichter erfassen, als die Vielzahl an subjektiven Kriterien. Als Ausgleich für diese Vielfalt wird als Verweis auf die subjektiven Facetten die berufliche Zufriedenheit herangezogen.<sup>65</sup> Insofern werden an dieser Stelle folgende Aspekte als *Indikationen für „beruflichen Erfolg“* gesehen (in Anlehnung z.B. an Schomburg/ Teichler 2001: 178):

- *ein möglichst hohes Einkommen* (vgl. Kapitel 4)
- *eine möglichst hohe berufliche Stellung* (vgl. Kapitel 4)
- *eine möglichst hohe Zufriedenheit mit der aktuellen beruflichen Situation* (vgl. Kapitel 5).

Über diese Aspekte hinausgehend wird hier auch die *Ausbildungsadäquanz der Tätigkeit* als Teil des beruflichen Erfolges gesehen. Dies resultiert aus der Überlegung, dass mit und während der Ausbildung ein bestimmtes Berufsfeld angestrebt wird. Das Erreichen dieses Feldes stellt dann einen Erfolg dar. Als Indikatoren für die Ausbildungsadäquanz der Tätigkeit werden hier die Einschätzungen der Absolvent/innen hinsichtlich der Aspekte „Verwendbarkeit der

---

<sup>65</sup> Dabei ist anzumerken, dass beispielsweise das Konzept der „Kognitiven Dissonanz“ für das Problem der Arbeitszufriedenheit kritische Anmerkungen bezüglich der Validität von mehr oder minder globalen Fragen nach Zufriedenheit formuliert (vgl. z.B. Frey 1984).

Studieninhalte im Beruf“ und „Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere“ verwendet.

Da auch Absolvent/innen der Verkehrswissenschaften das Problem haben, überhaupt erst einmal den Einstieg in das Berufsleben zu finden, wird hier zusätzlich der Aspekt *Dauer der aktiven Stellensuche* (vgl. Kapitel 4) betrachtet, auch wenn dieser streng genommen weniger dem Berufserfolg, sondern vielmehr dem „Berufsstarterfolg“ zuzuordnen ist (vgl. a.a.O.).

An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass im Folgenden Zusammenhänge dargestellt werden, die nicht zwingend kausal sind. Besteht also ein statistischer Zusammenhang zwischen einem Phänomen A und B, bedeutet dies zunächst nur für den Fall, dass Phänomen A auftaucht, dass auch eine mehr oder weniger stark erhöhte Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass Phänomen B ebenfalls zu beobachten ist. Umgekehrt bedeutet ein negativer statistischer Zusammenhang zwischen Phänomen A und B, dass wenn Phänomen A eintritt, eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass Phänomen B nicht eintritt. Das heißt jedoch nicht zwangsläufig, dass Phänomen A und B in einem *ursächlichen* Zusammenhang stehen.<sup>66</sup> Deshalb wird im Rahmen der nachfolgenden Hypothesenprüfung nur von positiven und negativen Zusammenhängen gesprochen.

Das durchschnittliche Monatsbruttoeinkommen liegt bei der ersten Tätigkeit nach dem Studium bei 2.300€ und bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit bei 2.700€. Damit liegt der arithmetische Mittelwert zu beiden Betrachtungszeitpunkten um 200€ unter dem Median (2.500€ bzw. 2.900€). Da die Abweichung vom Mittelwert also recht groß ist und nur beim Einkommen zum Zeitpunkt der aktuellen Tätigkeit eine Normalverteilung vorliegt, wird für das Einkommen der ersten Tätigkeit in der weiteren Betrachtung der Median und für das Einkommen zum Zeitpunkt der aktuellen Tätigkeit das arithmetische Mittel zur weiteren Analyse verwendet. Darauf zu verweisen ist, dass die Höhe der Einkommen zwischen den beiden betrachteten Zeitpunkten in einem recht starken Zusammenhang stehen ( $R = 0,66^{**}$ ). Es ist also wahrscheinlich, dass ein(e) Absolvent(in) mit einem höheren Einstiegsgehalt auch später, zumindest in den hier betrachteten ersten Jahren der beruflichen Karriere, mehr Geld verdient, als ein(e) Absolvent(in) mit niedrigerem Einstiegsgehalt.

---

<sup>66</sup> Diese erhöhte Wahrscheinlichkeit des gleichzeitigen Eintretens von A und B kann auch durch an dieser Stelle nicht untersuchte Aspekte C und/ oder D ausgelöst werden.



Die berufliche Stellung der ersten bzw. aktuellen Tätigkeit steht mit dem Einkommen zu den jeweiligen Zeitpunkten in einem mittelstarken bzw. schwachen Zusammenhang ( $-0,29 \leq R \leq -0,41$ ). Darüber hinaus zeigen sich (sehr) schwache Zusammenhänge zwischen der beruflichen Stellung zu beiden Betrachtungszeitpunkten und der Dauer der aktiven Stellensuche, zwischen der beruflichen Stellung der aktuellen Tätigkeit und der beruflichen Zufriedenheit sowie der Einschätzung bezüglich der Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere als einem Aspekt der Ausbildungsadäquanz. Auch ist wie beim Einkommen zu beobachten, dass die Höhe der beruflichen Stellung zwischen den Betrachtungszeitpunkten zusammenhängt ( $R = 0,50^{**}$ ). Zusammenfassend muss damit festgestellt werden, dass die Variable „berufliche Stellung“ als eigenständiger Indikator für den beruflichen Erfolg nicht geeignet ist. Aus diesem Grund wird diese in der weiteren Betrachtung nicht verwendet. Die Darstellung der Zusammenhänge mit der beruflichen Stellung bleibt im Folgenden unberücksichtigt, da diese Variable bereits von der weiteren Verwendung ausgeschlossen wurde.

Die Einschätzung der beruflichen Zufriedenheit steht bezüglich des Einkommens lediglich zum Zeitpunkt der aktuellen Tätigkeit und der Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere als einem Aspekt der Ausbildungsadäquanz in einem schwachen Zusammenhang. Da die vorhandenen Zusammenhänge also nur schwach und nicht konsistent sind, ist die Variable „berufliche Zufriedenheit“ als eigenständiger Indikator für den beruflichen Erfolg geeignet.

Hinsichtlich der Ausbildungsadäquanz konnten schwache Zusammenhänge zwischen der Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere und dem Einkommen zu beiden Betrachtungszeitpunkten, der beruflichen Zufriedenheit bzw. der Dauer der aktiven Stellensuche beobachtet werden. Keine Zusammenhänge finden sich zwischen der Anwendung bzw. Anwendbarkeit der Studieninhalte als zweitem Aspekt der Ausbildungsadäquanz und den anderen Dimensionen beruflichen Erfolges. Auch hier sind die bestehenden Zusammenhänge also nur schwach und inkonsistent, so dass auch der Indikator „Ausbildungsadäquanz“ über die Aspekte „Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf“ und „Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere“ als Teildimension beruflichen Erfolges betrachtet werden kann.

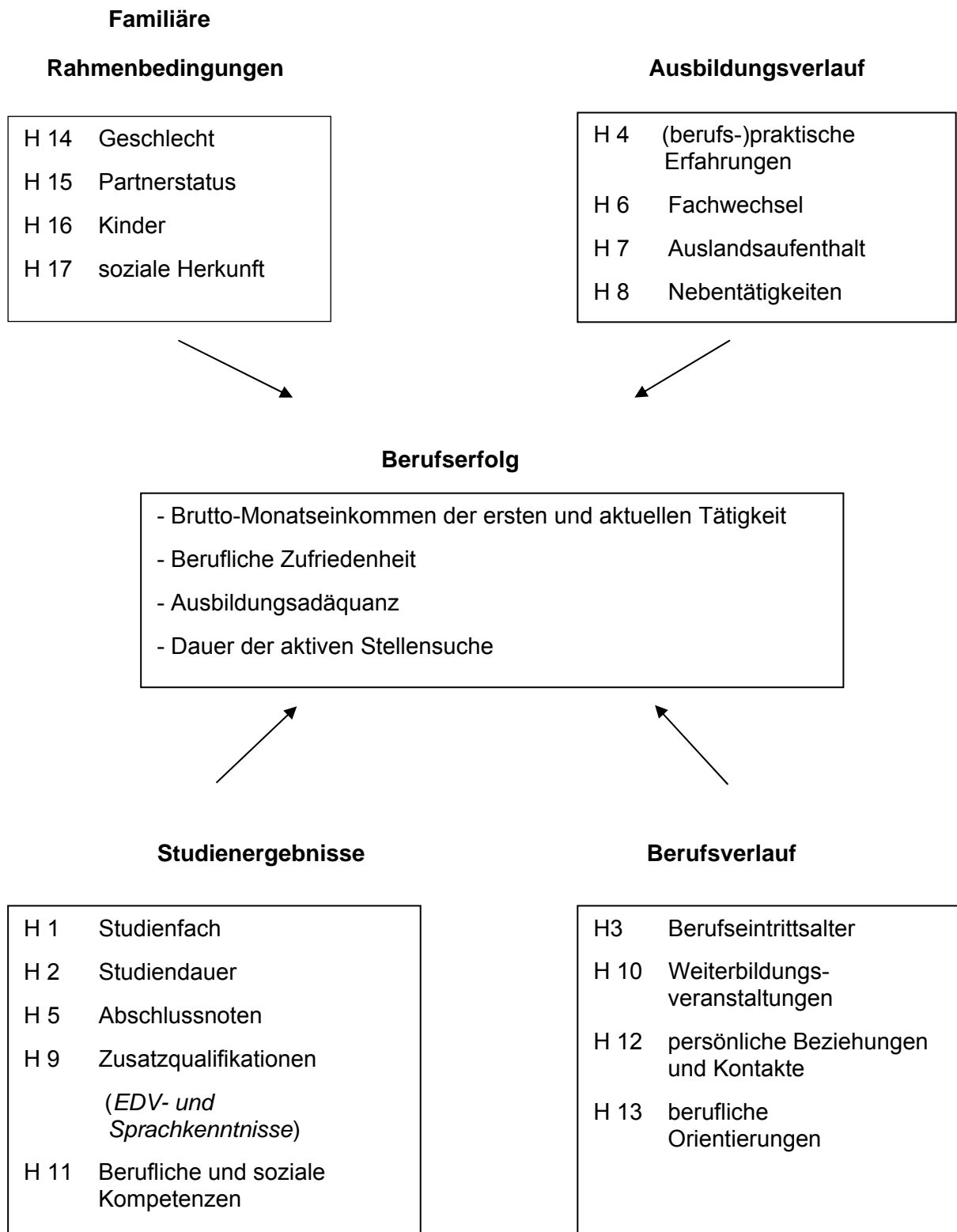
Die Dauer der aktiven Stellensuche weist ebenfalls keine eindeutigen Zusammenhänge mit den anderen Kriterien beruflichen Erfolges auf. Erneut zeigen sich nur sehr schwache und instabile Zusammenhänge und zwar mit der Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere und dem Einkommen der ersten Tätigkeit.

Für die Analyse der Zusammenhangshypothesen beruflichen Erfolges der Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften wurden somit folgende Kriterien gewählt: das Bruttomonatseinkommen der ersten und der aktuellen

Tätigkeit, die berufliche Zufriedenheit, die Ausbildungsadäquanz und die Dauer der aktiven Stellensuche.

In Anlehnung an die vorhandene Forschungsliteratur (vgl. u.a. Schomburg/ Teichler 2001; Brüderl 1996), einschlägige hochschulpolitische Diskussionen, aber auch in Anlehnung an eigene Überlegungen (vgl. Dresdner Absolventenstudie Nr. 14) wurden schließlich Hypothesen für die Bestimmungsgründe beruflichen Erfolgs formuliert. Diese werden in der nachfolgenden Abbildung schematisch und geordnet nach Themenbereichen dargestellt.

Abb. 6.1: Schematische Darstellung der Hypothesen, nach Themenbereichen sortiert



## 6.2 Hypothesenprüfung

Einige vermutete Zusammenhänge zeigten sich nicht, dies betrifft die Hypothesen, H3 (Berufseintrittsalter), H6 (Fachwechsel), H9.2 (Zusatzqualifikationen Fremdsprachen), H15 (Partnerstatus) und H16 (Kinder). Auf eine Darstellung der Prüfung dieser hypothetischen Zusammenhänge wird aufgrund der Ergebnislosigkeit verzichtet.

### H1 Studienfach

Bezüglich des Studienfaches zeigen sich signifikante Mittelwertsunterschiede in der Höhe des Bruttomonatseinkommens zu beiden Betrachtungszeitpunkten und beiden Aspekten der Ausbildungsadäquanz. Dabei sind sowohl das Bruttomonatseinkommen als auch die Anteile der nach eigener Einschätzung ausbildungsadäquat Beschäftigten unter den Befragten des Verkehrsingenieurwesens höher als bei den Verkehrswirtschaftler/innen.

Tab. 6.1: Bruttomonatseinkommen der ersten und aktuellen Tätigkeit sowie Ausbildungsadäquanz nach Studienfach

		Verkehrswirtschaft	Verkehrsingenieurwesen
Einkommen	der ersten Tätigkeit (Median)	2.100€	2.600€
	der aktuellen Tätigkeit (Mittelwert)	2.500€	2.900€
Ausbildungsadäquanz (Wert des Studiums hinsichtlich... Summe der Anteile der Nennungen „sehr gut“ und „gut“; in %)	... der Nützlichkeit des Studienabschlusses für die berufliche Karriere	66	86
	...der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf	37	63

### H2 Studiendauer

Allgemein wird angenommen, dass sich eine längere Studienzeit negativ auf die berufliche Karriere bzw. den Berufseinstieg auswirken kann (vgl. u.a. Daniel 1995: 492ff). Dabei wird von der Studiendauer verallgemeinernd unter anderem auf Aspekte wie Arbeitsmotivation, Zielstrebigkeit und Einsatzbereitschaft bei der Erfüllung beruflicher Aufgaben geschlossen. Die dem Bericht zugrunde liegenden Daten stützen diese Annahme für die Fakultät Verkehrswissenschaften allerdings nur insofern, als dass sich zwischen der Zahl der Fachsemester und dem Einkommen der aktuellen Tätigkeit ein schwach negativer Zusammenhang bzw. zwischen der Zahl der Hochschulsemerster und der Dauer der aktiven Stellensuche schwach positive Zusammenhänge feststellen lassen. Das heisst, Absolvent/innen die ihr Fachstudium schneller beendeten bzw. die Gesamtdauer der Immatrikulation kürzer

war, erzielten mit etwas höherer Wahrscheinlichkeit unmittelbar nach Studienabschluss ein höheres Einkommen bzw. haben eine kürzere Phase der Stellensuche bis zur ersten Anstellung.

#### **H4 (Berufs-)praktische Erfahrungen**

Hinter der Hypothese steht die Vermutung, dass Absolvent/innen, die bereits durch Berufsausbildung und/ oder Praktika Einblicke in die Berufspraxis erhielten, ihr Studium zielstrebig durchlaufen und Vorteile bei Einstellungsverfahren haben. Diese Vorteile können natürlich nur dann greifen, wenn Berufsausbildung, Studium und Beruf in einem inhaltlichen Zusammenhang stehen. Bei den hier befragten Absolvent/innen zeigen sich keine Zusammenhänge zwischen Berufsausbildung vor und beruflichem Erfolg nach dem Studium. Allerdings zeigen sich schwach negative Zusammenhänge zwischen der Anzahl der geleisteten Pflichtpraktika und beiden Dimensionen der Ausbildungsadäquanz, der Dauer der geleisteten Praktika und der Einschätzung bezüglich der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf sowie zwischen der Anzahl der freiwilligen Praktika und der Höhe des Bruttomonatseinkommens der ersten Tätigkeit bzw. ebenfalls mit der Einschätzung bezüglich der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf. Das heisst, bei Absolvent/innen, die in ihrem Studium eine höhere Anzahl an Pflicht- und/ oder freiwilligen Praktika bzw. Pflichtpraktika mit längerer Dauer geleistet haben, besteht eine etwas höhere Wahrscheinlichkeit dafür, dass diese nach Studienende ausbildungsadäquat beschäftigt sind. Darüber hinaus besteht eine etwas höhere Wahrscheinlichkeit dafür, dass Absolvent/innen, die während ihres Studiums mehr freiwillige Praktika absolvierten, zum Zeitpunkt der ersten Tätigkeit nach Studienabschluss ein höheres Einkommen erzielen.

#### **H5 Abschlussnote**

Insbesondere von der Abschlussnote des Studiums ist anzunehmen, dass diese Berufseinstieg und beruflichen Erfolg beeinflusst. Die vorliegenden Daten scheinen den theoretisch vermuteten Zusammenhang auch zu bestätigen. So besteht hinsichtlich des Einkommens zu beiden Untersuchungszeitpunkten ein negativer Zusammenhang zwischen Abschlussnote und Einkommenshöhe. Allerdings ist dieser Zusammenhang auch hier wieder nur gering. Darüber hinaus zeigt sich ein schwach positiver Zusammenhang zwischen der Abschlussnote und beiden Dimensionen der Ausbildungsadäquanz sowie der Dauer der aktiven Stellensuche. Das heisst, bei Absolvent/innen mit besserer Abschlussnote besteht eine etwas größere Wahrscheinlichkeit, dass diese nach Beendigung ihres Studiums eine kürzere Phase der Stellensuche bis zur ersten Anstellung haben, ein höheres Einkommen erzielen und ausbildungsadäquater beschäftigt sind.

## **H7 Auslandsaufenthalt**

Studienbezogenen Auslandsaufenthalten werden in einem zunehmend international vernetzt agierenden Wirtschaftssystem eine immer größere Bedeutung beigemessen. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen allerdings lediglich einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Dauer der Auslandsaufenthalte und dem Bruttomonatseinkommen der ersten Tätigkeit nach Studienabschluss. Das bedeutet, wer während seines Studiums länger im Ausland war, wird unmittelbar nach Studienabschluss mit höherer Wahrscheinlichkeit ein höheres Einkommen erzielen. Zusammenhänge zwischen dem Absolvieren eines Auslandsaufenthaltes generell und den verschiedenen Dimensionen beruflichen Erfolges zeigen sich dagegen nicht.

## **H8 Nebentätigkeit**

Nebentätigkeiten während des Studiums sind nicht pauschal zu beurteilen. Bei einer Nebentätigkeit, die den Inhalten des Studiums und den nach dem Studium anstehenden Berufsfeldern nahe kommt, kann diese Tätigkeit während des Studiums praktische Erfahrungen und persönliche Kontakte schaffen, welche die Stellensuche erleichtern. Andererseits kann es aber aus Zeitgründen auch zu einer Behinderung des Studiums, im Sinne von schlechteren Leistungen und längeren Studienzeiten kommen und darüber hinaus insbesondere bei fachfremden Tätigkeiten auch Orientierungsprobleme mit sich bringen.

Anhand der hier vorliegenden Daten zeigen sich keine Zusammenhänge zwischen Nebenerwerbstätigkeiten während der Vorlesungszeit oder den Semesterferien und den Dimensionen beruflichen Erfolgs. Waren die Absolvent/innen jedoch der Ansicht, dass die Erwerbstätigkeit zur Praxisnähe beitrug, hatten die Befragten mit höherer Wahrscheinlichkeit eine kürzere Phase der Stellensuche bis zur ersten Anstellung, erzielten zum Zeitpunkt der ersten Tätigkeit ein höheres Einkommen und waren ausbildungsadäquater beschäftigt. Traf es zu, dass sich die Befragten trotz Erwerbstätigkeit genügend auf das Studium konzentrieren konnten, gaben die Absolvent/innen ebenso mit höherer Wahrscheinlichkeit eine kürzere Phase der Stellensuche an. Darüber hinaus erzielten die Absolvent/innen, die angaben, dass die Erwerbstätigkeit zur Praxisnähe des Studiums beigetragen hat, mit erhöhter Wahrscheinlichkeit ein höheres Einkommen. Für die Tätigkeit als studentische Hilfskraft (SHK) zeigen sich schwach negative Zusammenhänge mit der Einschätzung der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf. Das heißt, Absolvent/innen, die während ihres Studiums länger als SHK beschäftigt waren, sind mit etwas höherer Wahrscheinlichkeit ausbildungsadäquat beschäftigt.

## **H9 Zusatzqualifikationen**

### **H9.1 EDV Kenntnisse**

EDV – Kenntnisse werden inzwischen bei Hochschulabsolvent/innen vorausgesetzt. Auch für Absolvent/innen der Verkehrswissenschaft sind solche Kenntnisse wichtig für den beruflichen Erfolg. 47% der Befragten der Fakultät Verkehrswissenschaft sind der Auffassung, dass die Computerkenntnisse (sehr) wichtig für die Einstellung beim Arbeitgeber sind (vgl. Kap. 4.1.2). Anhand der vorliegenden Daten lassen sich positiv signifikante Zusammenhänge geringer Stärke zwischen Kenntnissen von Programmiersprachen und der Höhe des Einkommens zum Zeitpunkt der aktuellen Tätigkeit finden. Darüber hinaus zeigen sich schwach negative Zusammenhänge zwischen den Kenntnissen von Programmiersprachen bzw. anderer fachspezifischer Programme und beiden Dimensionen der Ausbildungsadäquanz. Dabei sind diejenigen Befragten, die über umfangreichere Kenntnisse von Programmiersprachen bzw. anderen fachspezifischen Programmen verfügen, nach Studienabschluss mit etwas höherer Wahrscheinlichkeit ausbildungsadäquat beschäftigt. Zudem erzielen die Absolvent/innen mit Kenntnissen von Programmiersprachen einige Zeit nach Studienabschluss mit etwas höherer Wahrscheinlichkeit ein höheres Einkommen.

### **H10 Weiterbildung**

Eine Vielzahl der Absolvent/innen besuchte nach dem Studienabschluss mindestens eine (20%) oder mehrere (43%) Weiterbildungsveranstaltungen. Mit dem Besuch einer solchen Veranstaltung werden im Allgemeinen zum einen das Schaffen von Wettbewerbsvorteilen auf dem Arbeitsmarkt und zum anderen Vorteile für die weitere berufliche Entwicklung assoziiert. Die vorliegenden Daten zeigen hierzu signifikante Unterschiede in der Einkommenshöhe zu beiden Betrachtungszeitpunkten sowie beiden Dimensionen der Ausbildungsadäquanz und dem Besuch von Weiterbildungsveranstaltungen. Dabei erzielten diejenigen Absolvent/innen, die nach dem Studienabschluss bereits mehrere solcher Veranstaltungen besucht hatten, ein signifikant höheres Einkommen und waren signifikant häufiger ausbildungsadäquat beschäftigt. Zur Interpretation dieses Ergebnisses muss allerdings gesagt werden, dass die Anzahl der besuchten Weiterbildungsveranstaltungen signifikant mit der Betriebsgröße zusammenhängt. Knapp 80% der Befragten, die bereits mehrere Weiterbildungsveranstaltungen besucht haben sind in Unternehmen der Größen 100-10.000 Angestellten tätig. Hier liegt also die Vermutung nahe, dass es sich um betriebliche Weiterbildungen handelt. Da die Absolvent/innen, die in solchen Großunternehmen tätig sind, ein signifikant höheres Einkommen erzielen als diejenigen, die in Klein- bzw. Familienunternehmen tätig sind, kann davon ausgegangen werden, dass der Zusammenhang zwischen dem Besuch von

Weiterbildungsveranstaltungen und dem Einkommen auf die Drittvariable „Unternehmensgröße“ zurückzuführen ist.

Tab. 6.2: *Bruttomonatseinkommen der ersten und aktuellen Tätigkeit sowie Ausbildungsadäquanz nach Teilnahme an Weiterbildungsveranstaltungen*

		Teilnahme an KEINER Weiterbildungsveranstaltung	Teilnahme an MEHREREN Weiterbildungsveranstaltungen
Einkommen	der ersten Tätigkeit (Median)	2.250€	2.800€
	der aktuellen Tätigkeit (Mittelwert)	2.550€	2.950€
Ausbildungsadäquanz (Wert des Studiums hinsichtlich... Summe der Anteile der Nennungen „sehr gut“ und „gut“; in %)	... der Nützlichkeit des Studienabschlusses für die berufliche Karriere	68	90
	... der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf	49	57

### H11 Berufliche und soziale Kompetenzen

In einschlägigen Diskussionen wird nicht selten die Bedeutung von sozialen Kompetenzen im Bewerbungs- und Arbeitsprozess betont<sup>67</sup>. In so genannten Assessment Centern werden Bewerber/innen nicht zuletzt auf diese Kompetenzen hin geprüft. Für die Auswertung und Präsentation von Absolventenbefragungen ist es deswegen von großem Interesse, inwiefern bestimmte Kompetenzen tatsächlich mit beruflichem Erfolg einhergehen. Insgesamt zeigen sich für die Fakultät Verkehrswissenschaften positive Zusammenhänge geringer Stärke zwischen dem Fachwissen, Praktischen Fachkompetenzen, Ausdrucksfähigkeit, Breitem Allgemeinwissen, fächerübergreifendem Denken, EDV-Fertigkeiten, Verhandlungsgeschick sowie der Fähigkeit zur Mitarbeiterführung und der Einschätzung bezüglich der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf. Das heisst, Absolvent/innen, die über diese Kompetenzen in höherem Maße verfügen, sind mit etwas höherer Wahrscheinlichkeit nach dem Studienabschluss ausbildungsadäquat beschäftigt.

Darüber hinaus finden sich schwach negative Zusammenhänge zwischen der Kreativität, der Fähigkeit zur Zeiteinteilung, fächerübergreifendem bzw. wirtschaftlichem Denken und der Dauer der aktiven Stellensuche. Das heisst, Absolvent/innen, die über diese Kompetenzen in höherem Maße verfügen, haben mit etwas höherer Wahrscheinlichkeit eine kürzere Suchdauer bis zur ersten Anstellung.

Schließlich zeigen sich schwache positive Zusammenhänge zwischen den Kompetenzen „Wirtschaftliches Denken“ und der beruflichen Zufriedenheit sowie

<sup>67</sup> vgl. u.a. Teichler/ Schomburg 2001: 116



zwischen „Zeiteinteilung“, „Selbständiges Arbeiten“ und der Einkommenshöhe zu beiden Betrachtungszeitpunkten.

### **H12 Persönliche Beziehungen und Kontakte**

Die Nutzung von Kontakten zu Lehrenden der TU Dresden ist die erfolgreichste Strategie der Stellensuche (vgl. Kap. 4.1). Auch persönliche Kontakte bzw. Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium sind in diesem Zusammenhang sehr nützlich (vgl. ebd.). Anhand der vorliegenden Daten lassen sich signifikante Zusammenhänge zwischen der Nutzung von persönlichen Kontakten und der Einkommenshöhe der ersten Tätigkeit sowie der Dauer der aktiven Stellensuche feststellen. Das heisst, die Befragten, die bei der Stellensuche persönliche Kontakte nutzten, erzielten mit etwas höherer Wahrscheinlichkeit bei ihrer ersten Tätigkeit ein höheres Einkommen bzw. haben eine kürzere Phase Suchdauer bis zur ersten Anstellung. Zusammenhänge zwischen beruflichem Erfolg und Kontakten zu Lehrenden der TU Dresden, Kontakten während einer Ausbildung/ Tätigkeit vor dem Studium bzw. Kontakte während eines Jobs/ Praktikums im Studium zeigen sich dagegen nicht.

### **H13 Berufliche Orientierungen**

Hinsichtlich der beruflichen Orientierungen zeigt sich, dass Absolvent/innen, die der Aussage „Der Beruf ist für mich nur ein Mittel Zweck“ zustimmen, beruflich weniger zufrieden sind und diejenigen, die der Aussage „Ich kann mir ein Leben ohne Beruf nur schwer vorstellen“ zustimmen beruflich zufriedener sind. Die Unterschiede sind signifikant. Das zeigt sich auch in der Betrachtung der Cluster. Dabei gaben 56% derjenigen, die zur Clustergruppe 1 (Beruf als ein Teil der Selbstverwirklichung) gehören, an, (sehr) zufrieden mit ihrer beruflichen Situation zu sein. Unter den Befragten der Clustergruppe 3 (Arbeit als zentraler Bestandteil des Lebens) liegt dieser Anteil bei 78%. Darüber hinaus zeigt sich bei den Absolvent/innen, die der Aussage „Ich möchte mir schon Einiges leisten können, deshalb ist das Einkommen für mich wichtig“ im Rahmen der aktuellen Tätigkeit mit durchschnittlich 2.850€ im Monat ein signifikant höheres Einkommen erzielen als diejenigen, die der Aussage „Ich kann auf viele materielle Dinge verzichten, solange ich mich in meiner Tätigkeit wohl fühle“ zustimmten (2.500€).

## H14 Geschlecht

Bezüglich des Zusammenhangs von Geschlecht und beruflichem Erfolg wird davon ausgegangen, dass Männer ein höheres Einkommen als Frauen erzielen<sup>68</sup>. Die vorliegenden Daten stützen diese Annahme für die Fakultät Verkehrswissenschaften, es zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen der Höhe des durchschnittlichen Bruttomonatseinkommens und dem Geschlecht. Darüber hinaus sind signifikante Unterschiede zwischen beiden Aspekten der Ausbildungsadäquanz und dem Geschlecht festzustellen, wobei die männlichen Befragten häufiger Ausbildungsadäquat beschäftigt sind.

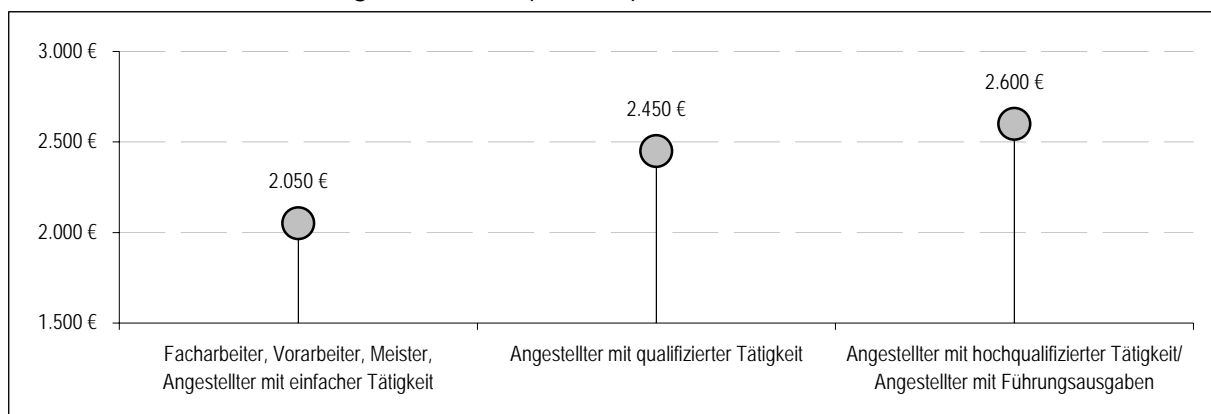
Tab. 6.3: Bruttomonatseinkommen der ersten und aktuellen Tätigkeit sowie Ausbildungsadäquanz nach Geschlecht

		männlich	weiblich
Einkommen	der ersten Tätigkeit ( <i>Median</i> )	2.700€	2.000€
	der aktuellen Tätigkeit ( <i>Mittelwert</i> )	2.850€	2.450€
Ausbildungsadäquanz (Wert des Studiums hinsichtlich... Summe der Anteile der Nennungen „sehr gut“ und „gut“; in %)	... der Nützlichkeit des Studienabschlusses für die berufliche Karriere	81	64
	... der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf	57	36

## H17 Soziale Herkunft

Hinter dieser Hypothese steckt die Annahme, dass eine höhere soziale Herkunft der Absolvent/innen die Berufschancen verbessert.<sup>69</sup> Die vorliegenden Daten stützen diese These insofern, als dass sich signifikante Zusammenhänge zwischen der beruflichen Stellung des Vaters und dem Einkommen der ersten Tätigkeit zeigen.

Abb. 6.2: Monatseinkommen der ersten Tätigkeit nach Studienabschluss nach überwiegend beruflicher Stellung des Vaters (Median)



<sup>68</sup> Müller 2002: 232; Enders/ Bormann 201: 181

<sup>69</sup> Vgl. Müller 2000: 32

Tab. 6.4: Übersicht über signifikante bivariate und relativ stabile<sup>70</sup> Zusammenhänge (+ / -) bzw. Mittelwertunterschiede (X)

	Bruttomonats- einkommen	Berufliche Zufriedenheit	Ausbildungs- adäquanz	Dauer der aktiven Stellensuche
H1 Studiengang und -fach	X		X	
H2 Studiendauer -Hochschulsemester				+
H3 Berufseintrittsalter (Alter bei Studienabschluss)				
H4 Berufsausbildung und Praktika Anzahl Pflichtpraktika			-	
H5 Abschlussnote	-		+	+
H6 Fachwechsel				
H7 Auslandsaufenthalte				
H8 Nebenerwerbstätigkeiten im Studium - die Erwerbstätigkeit hat zur Praxis nähe des Studiums beigetragen - durch die Erwerbstätigkeit konnte ich mich nicht genügend auf das Studium konzentrieren			+	+ -
H9 Zusatzqualifikation EDV-Kenntnisse - Programmiersprachen - andere fachspezifische Programme			- -	
H10 Weiterbildung	X		X	
H11 Berufliche und soziale Kompetenzen - Kreativität - Zeiteinteilung - fächerübergreifendes Denken - Wirtschaftliches Denken - Selbständiges Arbeiten	+    +	+		- - - -
H12 Persönliche Beziehungen & Kontakte - persönliche Kontakte				X
H13 Berufliche Orientierungen*		X		
H14 Geschlecht	X		X	
H15 Partnerstatus				
H16 Kinder				
H17 Soziale Herkunft - berufliche Stellung des Vaters	X			

+ = positiver/ gleichförmiger Zusammenhang: wenn bei der Zeilenvariable ein relativ hoher (bzw. niedriger) Wert zu beobachten war, bestand eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dafür, auch einen relativ hohen (bzw. niedrigen) Wert in der Spaltenvariable zu beobachten

- = negativer/ gegensätzlicher Zusammenhang: wenn bei der Zeilenvariable ein relativ hoher (bzw. niedriger) Wert zu beobachten war, bestand eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dafür, gleichzeitig einen relativ geringen (bzw. hohen) Wert in der Spaltenvariable zu beobachten

\*Hier wurden nicht die einzelnen Items sondern die Cluster betrachtet. Näheres zur Bildung der Cluster ist dem entsprechenden Kapitel bzw. dem Anhang zu entnehmen

<sup>70</sup> Für eine Einstufung als „relativ stabiler“ Zusammenhang muss das Einkommen zu beiden betrachteten Zeitpunkten einen signifikanten Zusammenhang aufweisen und bei dem Kriterium Ausbildungsadäquanz ein signifikanter Zusammenhang zu beiden Teildimensionen auftreten.

## 7 Studienbewertung und berufliche Etablierung der Absolvent/innen des Befragungsjahres 2001 vier Jahre nach der Erstbefragung (Panelanalyse)

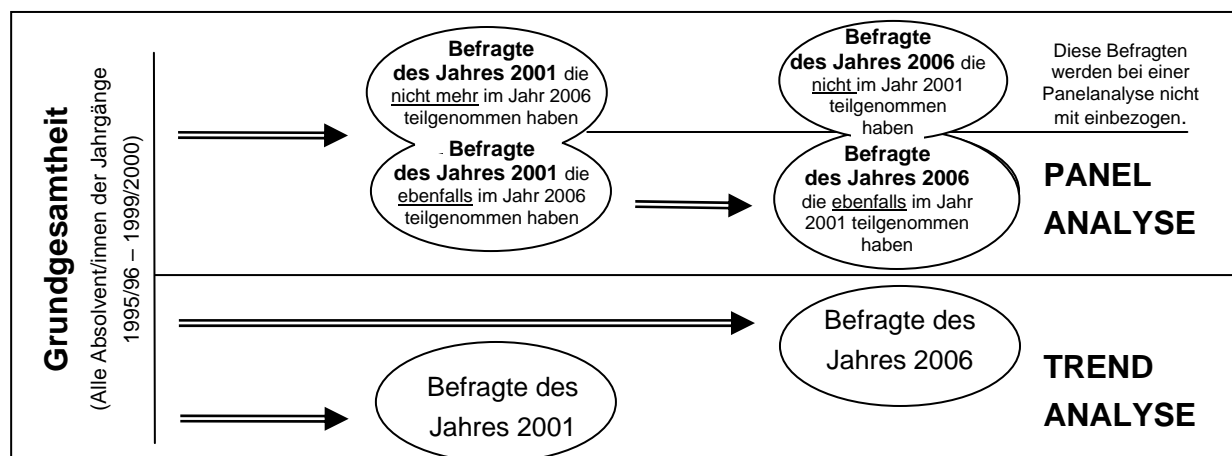
### 7.1 Einleitung

Im folgenden Abschnitt wird untersucht, inwieweit im Zeitverlauf Änderungen der retrospektiven Bewertung des Studiums bzw. der Ausbildungsqualität zu beobachten sind. Darüber hinaus wird die berufliche Weiterentwicklung der im Jahr 2001 befragten Absolvent/innen dargestellt.

Während bei den bisherigen Kohortenvergleichen Absolvent/innen aus zwei unterschiedlichen Grundgesamtheiten miteinander verglichen wurden, stehen nunmehr ausschließlich die Absolvent/innen der Abschlussjahrgänge 1995/96-1999/2000 im Mittelpunkt der Betrachtung. Ein Teil dieser Absolvent/innen nahm an beiden Befragungen teil, nämlich im Jahr 2001 und im Jahr 2006. In diesem Abschnitt werden für diese Personen die Daten aus der Erstbefragung aus dem Jahr 2001 den Daten der Wiederholungsbefragung im Jahr 2006 gegenübergestellt.

Für eine solche Betrachtung eignen sich prinzipiell zwei Verfahren, einerseits die hier angestrebte Panelanalyse und andererseits die Trendanalyse. Während bei einer Panelanalyse die Befragten zu beiden Befragungszeitpunkten identisch sein müssen, ist dies bei einer Trendanalyse zwar möglich, aber nicht zwingend notwendig. Daraus resultieren natürlich auch Differenzen in der Aussagekraft beider Analyseverfahren (vgl. Engel/ Reinecke 1994). Bei der Trendanalyse sind lediglich Rückbezüge auf die Grundgesamtheit allgemein möglich, d.h. Veränderungen können nur auf die Grundgesamtheit hin interpretiert werden. Veränderungen innerhalb der Gruppe der tatsächlich befragten Absolvent/innen, die bei der Panelanalyse sicht- und interpretierbar werden, können mit der Trendanalyse nicht erkannt werden (vgl. ebd.).

Abb. 7.1: Grundgesamtheit und Befragtenauswahl bei Panel- bzw. Trendanalysen



Insgesamt haben von den 94 Absolvent/innen der Abschlussjahrgänge 1995/96 - 1999/2000, die an der Befragung im Jahr 2001 teilgenommen haben, 47 Personen nachweisbar ebenfalls an der Befragung im Jahr 2006 teilgenommen<sup>71</sup>. Von diesen 47 Befragten können die Angaben von 43 Absolvent/innen zu beiden Zeitpunkten ausgewertet werden.<sup>72</sup> Dies ermöglicht die Durchführung der angestrebten Panelanalyse. In diesem Kapitel werden also die Angaben, der zu beiden Befragungszeitpunkten vergleichbar erhobenen Fragen, von 43 Absolvent/innen des Jahres 2001 den entsprechenden Angaben dieser Befragten aus dem Jahr 2006 gegenüber gestellt.

Allerdings machten nicht alle Befragten bei allen Fragen auch zu beiden Zeitpunkten eine Angabe. Manchmal wurde bei einer Frage zwar im Jahr 2006 eine Angabe gemacht, im Jahr 2001 jedoch nicht. Aus diesem Grund können die Fallzahlen zwischen den Befragungsjahren bei einzelnen Fragen unterschiedlich sein, obwohl sich die Ergebnisse auf eine identische Gruppe von Befragten beziehen.

## 7.2 Abschlussfach und demografische Angaben

In Kapitel 8 wird bei den Teilnehmer/innen der Wiederholungsbefragung im Jahr 2006 eine gute Übereinstimmung zwischen den Verteilungen demografischer Variablen der Grundgesamtheit und den Befragten der Erstbefragung im Jahr 2001 festgestellt, was für die Passgenauigkeit der verschiedenen Gruppen spricht. Für die geringen Abweichungen, die beobachtet wurden, konnten keine systematischen, inhaltlichen Effekte festgestellt werden.

Die 43 Befragten sind zum Befragungszeitpunkt im Jahr 2006 im Mittel 34 Jahre alt. Hierbei streut das Alter zwischen 30 und 39 Jahren. Des Weiteren besteht die Befragtengruppe zu 29% aus Frauen.

Knapp drei Viertel der Absolvent/innen befinden sich zum Befragungszeitpunkt in einer ehelichen (41%) oder nichtehelichen (31%) Partnerschaft. Jeweils zwei Fünftel haben ein (21%) oder zwei (19%) Kinder im Alter von bis zu 10 Jahren.

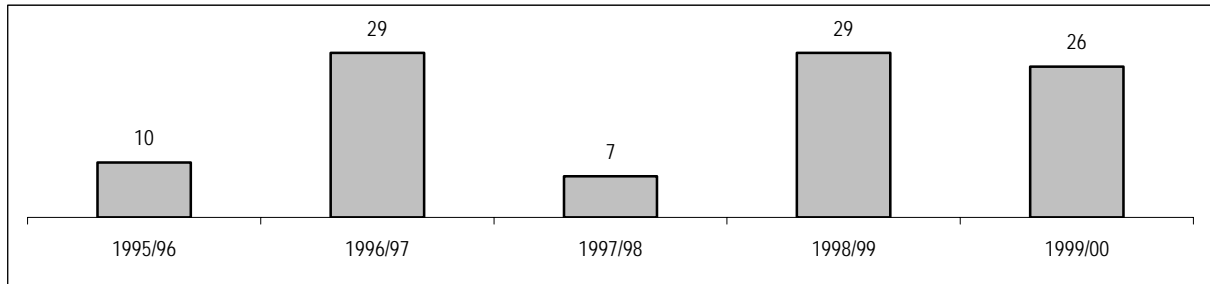
Die Zugehörigkeit zu den Abschlussjahrgängen ist nicht gleichmäßig verteilt, die Abschlussjahrgänge 1995/96 und 1997/98 sind eher schwach besetzt. Eine tendenziell ähnliche Verteilung ist auch in der Grundgesamtheit zu beobachten, allerdings sind dort die Unterschiede nicht ganz so stark (vgl. Kapitel 8).

---

<sup>71</sup> Zu genaueren Angaben zu Rücklauf und Panelmortalität vgl. Kapitel 8.

<sup>72</sup> Offenbar wurden im Rahmen der Datenbereinigung im Jahr 2001 die Angaben von einer Person von der Auswertung ausgeschlossen. Drei Personen haben die Beantwortung des Fragebogens im Jahr 2006 sehr zeitig abgebrochen (sog. Drop-Out“; vgl. Bosnjak 2001) und werden deshalb in der Auswertung nicht berücksichtigt.

Abb. 7.2: Verteilung der Abschlussjahrgänge (in %), n = 42

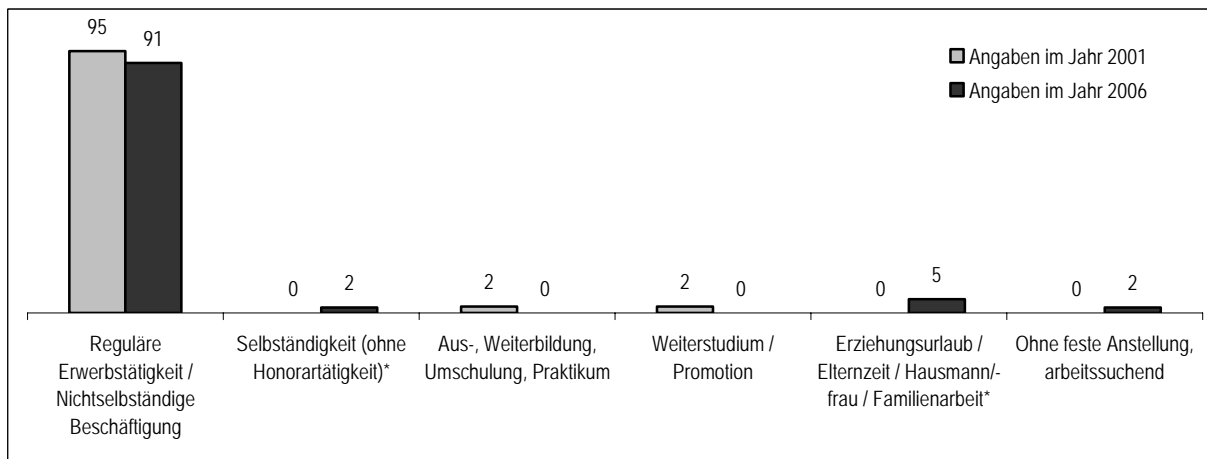


### 7.3 Die berufliche Situation

Zwischen Studienabschluss und zweitem Befragungszeitpunkt liegen im Mittel sieben Jahre. Es ist anzunehmen, dass in diesem Zeitraum die Phase der beruflichen Orientierung bzw. des Berufseinstieges weit vorangeschritten ist und sich die ehemaligen Absolvent/innen in einem Prozess der beruflichen Etablierung bzw. des beruflichen Aufstieges befinden.

Hinsichtlich der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Beschäftigungsform sind nur kleinere Unterschiede auszumachen. Grundsätzlich gehen zu beiden Zeitpunkten mehr als 90% der Befragten einer regulären Erwerbstätigkeit bzw. einer nichtselbstständigen Beschäftigung nach.

Abb. 7.3: Aktuelle Beschäftigungsform im Panelvergleich (in %), n = 43

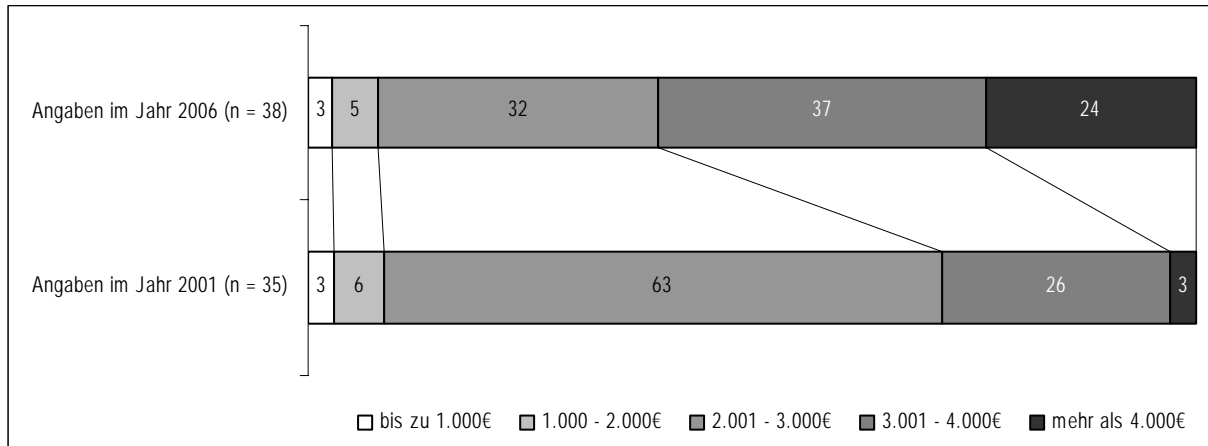


\* Kategorie wurde im Jahr 2001 nicht explizit angeboten

Es dürfte grundsätzlich wenig überraschen, dass sich auch beim Einkommen ein signifikanter Unterschied zwischen den Befragungszeitpunkten zeigt, schließlich sind die Befragten im Jahr 2006 über einen längeren Zeitraum im Berufsleben aktiv und können schon die ersten Sprossen der Karriereleiter erklommen haben. Allerdings ist der Anstieg des durchschnittlichen Einkommens relativ moderat. Während die Befragten im Jahr 2001 bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit ein Bruttomonatseinkommen von ca. 2.700€ erzielten, ist dieses vier Jahre später um 500€ auf nun 3.200€ gestiegen. Die Einkommenswerte von beiden

Befragungszeitpunkten korrelieren mit relativ geringer Stärke ( $R = 0,35^*$ ). Dies deutet darauf hin, dass sich die zu Beginn der beruflichen Laufbahn beobachtbaren Einkommensunterschiede im weiteren Berufsweg häufig nicht fortsetzen.

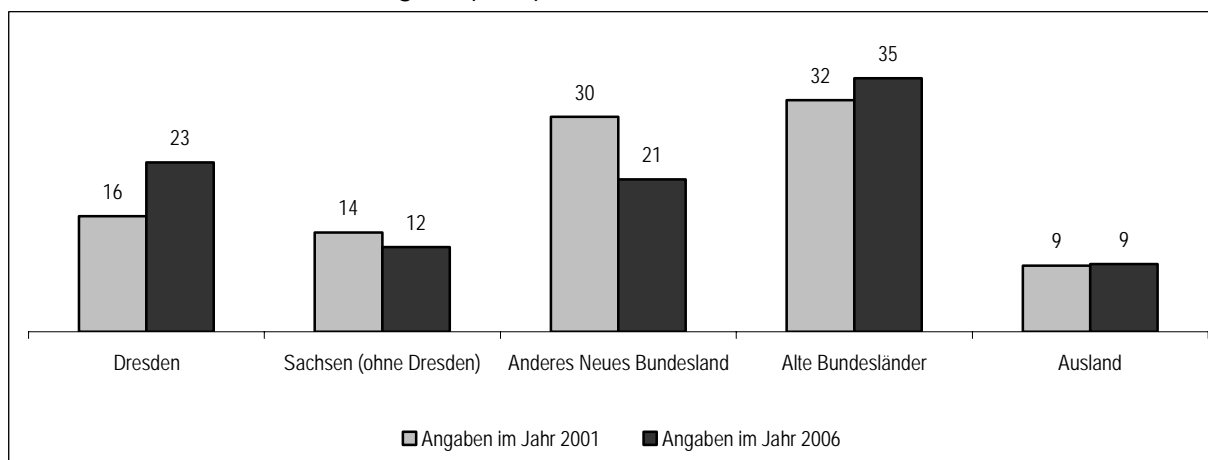
Abb. 7.4: Einkommensverteilung im Panelvergleich (in %)



Der Anteil der befristeten Arbeitsverträge ist im Verlauf der Zeit tendenziell gestiegen. Waren im Jahr 2001 bei (der damals) zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit 9% der Arbeitsverträge befristet, hat sich dieser Anteil fünf Jahre später auf 19% erhöht.

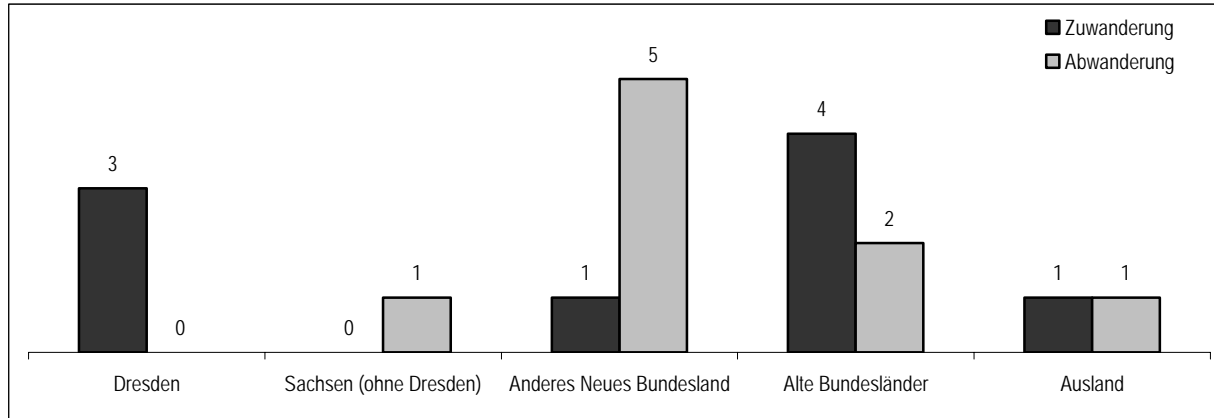
Bezüglich des Ortes der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit hat es von 2001 zu 2006 einige Verschiebungen gegeben. Der Anteil jener, die in Dresden beschäftigt sind, ist von 16% auf 23% gestiegen. Dem Gegenüber ist der Anteil derer, die in einem anderen neuen Bundesland (außer Sachsen) beschäftigt sind, von 30% auf 21% gesunken. Zu beiden Befragungszeitpunkten ist jeweils etwa ein Drittel der Befragten in den alten Bundesländern beschäftigt.

Abb. 7.5: Ort der aktuellen Tätigkeit (in %),  $n = 42$



Die Unterschiede sind nicht signifikant, obwohl (mindestens)<sup>73</sup> 41% der Befragten in den vergangenen fünf Jahren den geographischen Ort der Tätigkeit wechselten. Allerdings gleichen sich Zu- und Abwanderungen zu einem gewissen Teil aus. Aufgrund der Fallzahlen ist eine prozentuale Darstellung wenig sinnvoll, deshalb stellt die folgende Abbildung die Zu- und Abwanderungen in absoluten Zahlen dar.<sup>74</sup>

Abb. 7.6: Zu- und Abwanderung vom und zum Ort der aktuellen Beschäftigung, Veränderungen von der Befragung 2001 zu jener im Jahr 2006



Erwartungsgemäß gab bei der Befragung im Jahr 2006 ein etwas größerer Anteil an, einen Stellenwechsel vollzogen zu haben als noch fünf Jahre davor (+20%; vgl. Abb. 7.7). Zwar sind die zu beobachtenden Unterschiede nicht signifikant, das hier relevante Signifikanzniveau wird jedoch bei drei Items nur sehr knapp verfehlt. Dies betrifft die Items „Habe noch nicht gewechselt“, „Befristeter Vertrag“ (-13%)<sup>75</sup> und „Wunsch nach Ortswechsel“(+13%). Zu beiden Befragungszeitpunkten wurden von den Befragten im Mittel zwei Gründe für einen Stellenwechsel angegeben.

<sup>73</sup> Es ist möglich, dass noch mehr Wanderungsbewegungen stattgefunden haben, die aber hier nicht erfasst werden (z.B. wenn diese über einen kürzeren Zeitraum als vier Jahre erfolgte).

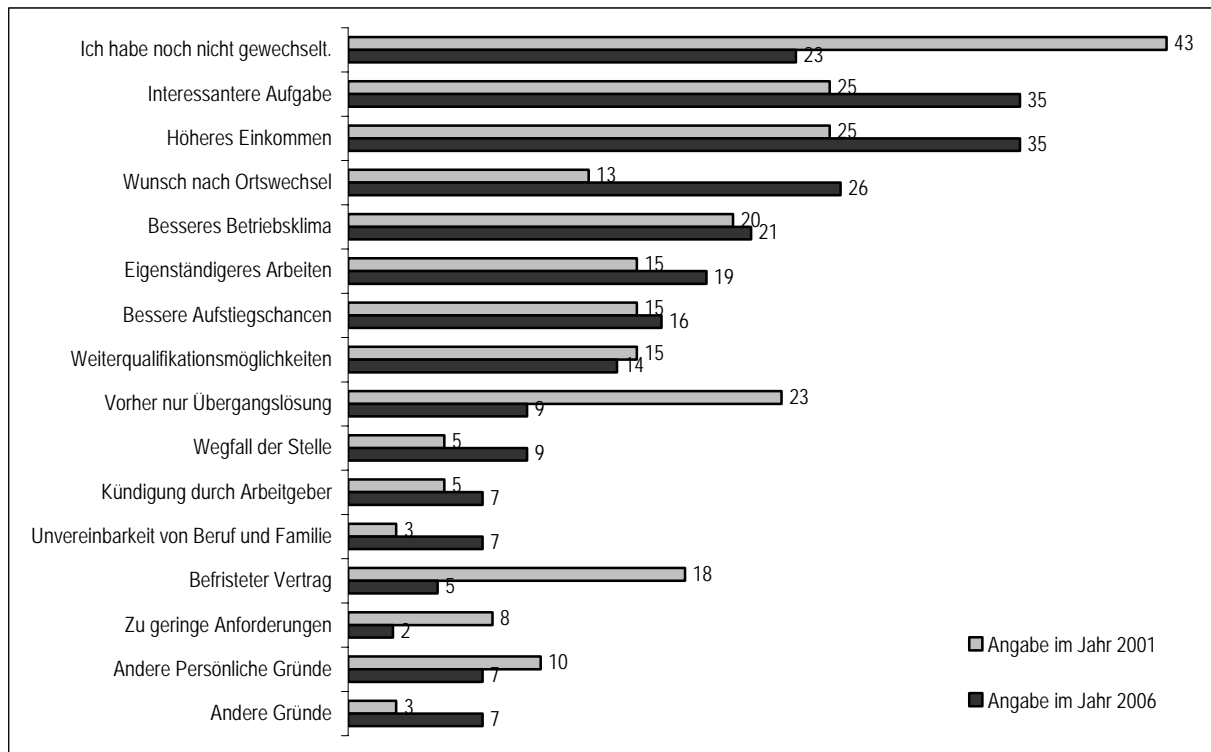
<sup>74</sup> Grundsätzlich muss jedoch an dieser Stelle angemerkt werden, dass die Wanderungsraten aufgrund des Rekrutierungsverfahrens für die Befragung (und die Kopplung dieses Verfahrens mit der Erreichbarkeit der Absolvent/innen) sehr wahrscheinlich unterschätzt werden.

<sup>75</sup> Der Rückgang dieses Anteils ist insofern beachtlich, als das bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit der Anteil der befristeten Beschäftigten von 2001 zu 2006 um 9% gestiegen ist. Möglicherweise ist die Dauer der Befristung gestiegen, so dass aktuell zwar der Anteil der Absolvent/innen mit befristeten Verträgen höher ist, diese aber so lange laufen, dass noch kein Stellenwechsel notwendig war.

Andererseits ist der Rückgang von Anteilen an dieser Stelle allgemein fragwürdig. Wer bereits im Jahr 2001 aus einem bestimmten Grund den Arbeitsplatz gewechselt hat, müsste auch bei der Befragung zu einem späteren Zeitpunkt diesen Grund erneut kennzeichnen, da die Antwort ja auch dieses Ereignis mit einschließen sollte.



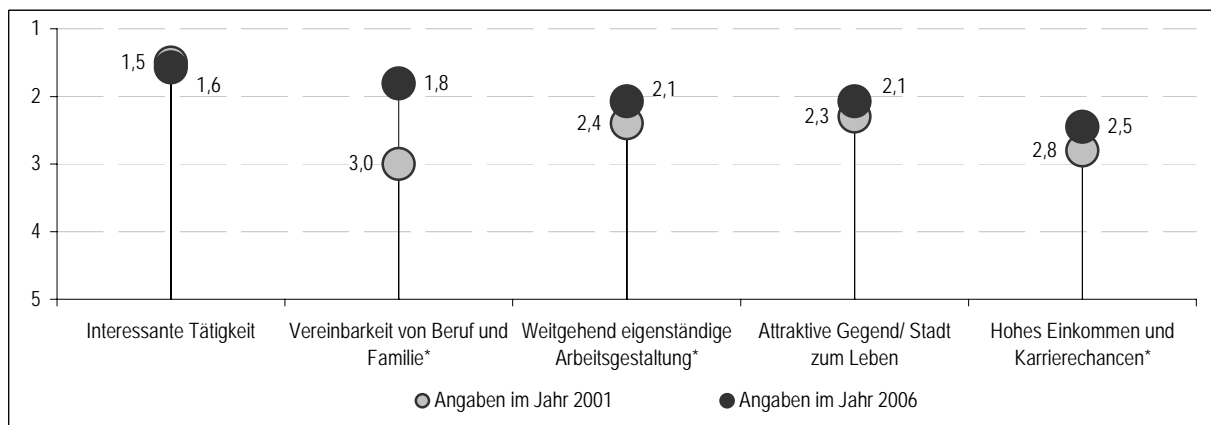
Abb. 7.7: Gründe für einen erfolgten Stellenwechsel im Panelvergleich, Mehrfachnennungen möglich (in %), n = 43



Bezüglich der beruflichen Zufriedenheit zeigen sich keine Unterschiede. Zu beiden Befragungszeitpunkten zeigt sich insgesamt eine überwiegende Zufriedenheit mit der aktuellen beruflichen Situation, nur jeweils etwa 10% sind damit eher unzufrieden.

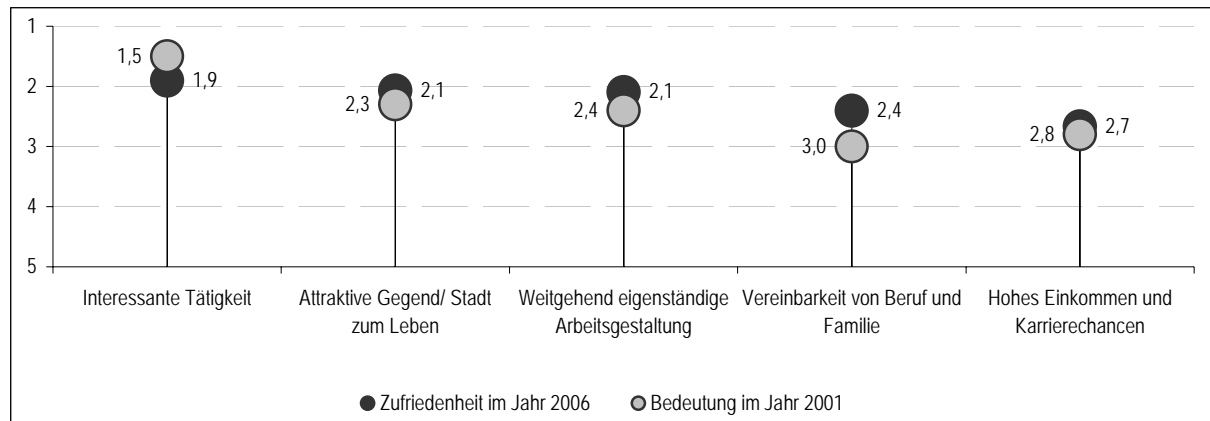
Grundsätzlich hat dabei die Bedeutung von fast allen angebotenen Aspekten mit der Zeit leicht zugenommen. Vor allem die „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“, aber auch die Möglichkeit einer „Weitgehend eigenständigen Arbeitsgestaltung“ und ein „Hohes Einkommen und Karrierechancen“ sind für die Absolvent/innen deutlich wichtiger geworden, hier sind die Unterschiede signifikant.

Abb. 7.8: Wichtigkeit bestimmter Aspekte der beruflichen Situation, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr wichtig ... 5 = gar nicht wichtig), n = 42



Wird die angegebene Zufriedenheit bezüglich dieser Aspekte mit der zugemessenen Bedeutung in Zusammenhang gebracht, zeigt sich eine relativ große Übereinstimmung. Die Kategorien, die als besonders wichtig eingestuft wurden, werden auch bezüglich der Zufriedenheit am höchsten bewertet.<sup>76</sup>

Abb. 7.9: Wichtigkeit bestimmter Aspekte der beruflichen Situation, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr wichtig ... 5 = gar nicht wichtig) und Zufriedenheit mit diesen Aspekten, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr zufrieden ... 5 = gar nicht zufrieden); n = 42



Die Einschätzung der Kompetenzen bei Studienabschluss scheint insgesamt selbst einige Jahre nach Studienabschluss insgesamt relativ stabil zu bleiben. Tendenziell zeigt sich zwar, dass die eigenen Fähigkeiten zum Zeitpunkt des Abschlusses bei der Wiederholungsbefragung etwas zurückhaltender eingeschätzt werden als bei der Erstbefragung, allerdings sind die Differenzen gering, die Mittelwerte in beiden Befragungen liegen maximal 0,3 Punkte auseinander. Zu beiden Zeitpunkten werden die größten Kompetenzen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses in der eigenen Lernfähigkeit, der Verfügbarkeit von breitem Allgemeinwissen und in den vorhandenen Fachkenntnissen gesehen. Im Vergleich dazu schätzen die Absolvent/innen ihre Fähigkeit zum wirtschaftlichen Denken, ihr Verhandlungsgeschick und ihre Führungskompetenzen deutlich geringer ein.

Bei Betrachtung der Korrelationen untereinander wird allerdings deutlich, dass die einzelnen Befragten durchaus unterschiedliche Werte angegeben haben. Ein großer Korrelationskoeffizient deutet auf geringe Veränderungen im Antwortverhalten, ein geringer Koeffizient verweist hingegen auf relativ viel Bewegung in der Bewertung. Die Betrachtung des Mittelwertes spiegelt diese Veränderungen nicht immer adäquat wider, da sich die Differenzen der individuellen Bewertung gegeneinander aufwiegen können und der Mittelwert für alle Befragten dann insgesamt trotzdem stabil bleibt.<sup>77</sup> Tabelle 7.1 zeigt die Items mit den stärksten Veränderungen im Antwortverhalten

<sup>76</sup> Allerdings sind die Korrelationen zwischen beiden Aspekten gering, d.h. die Personen einen bestimmten Aspekt als „sehr wichtig“ einstufen, sind nicht zwangsläufig auch sehr zufrieden damit.

<sup>77</sup> Wenn allerdings viele Befragte ein Item gleichzeitig besser oder schlechter bewerten, zeigt sich dies in einer Verschiebung des Mittelwertes für alle Befragten, obwohl der Korrelationskoeffizient zwischen beiden Messzeitpunkten relativ groß ist.

(d.h. mit den kleinsten Korrelationskoeffizienten), eine vollständige Übersicht befindet sich im Anhang (Tab. A6.1 und A6.2).

*Tab. 7.1: Die Einschätzung der Verfügbarkeit eigener Kompetenzen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses und der aktuell im Berufsleben geforderten Kompetenzen im Vergleich zwischen Erstbefragung (im Jahr 2001) und Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006), Mittelwerte (Skala: 1 = in hohem Maße ... 5 = gar nicht)*

	Mittelwert im Jahr 2006	Mittelwert im Jahr 2001	Mittelwertdifferenz	Korrelation zwischen den Angaben zu beiden Zeitpunkten (Spearman-Rho)	n
<b>Kompetenzen bei Abschluss</b>					
Fächerübergreifendes Denken	2,5	2,3	0,2	-0,01	39
Ausdrucksfähigkeit	2,5	2,2	0,3	0,15	40
Andere führen/Mitarbeiterführung	4,0	3,8	0,2	0,18	39
EDV-Fertigkeiten	3,0	2,8	0,2	0,23	39
Verhandlungsgeschick	3,7	3,5	0,2	0,24	40
Anpassungsfähigkeit	2,4	2,2	0,2	0,26	39
<b>Aktuelle Anforderungen</b>					
Planen, Koordinieren, Organisieren	1,5	1,5	0,0	0,06	42
Anpassungsfähigkeit	1,9	2,1	-0,2	0,09	42
Verhandlungsgeschick	2,0	2,0	0,0	0,11	42
Kreativität	2,2	2,2	0,0	0,22	41
Ausdrucksfähigkeit	1,9	1,9	0,0	0,23	42
Zeiteinteilung	1,8	1,8	0,0	0,24	42

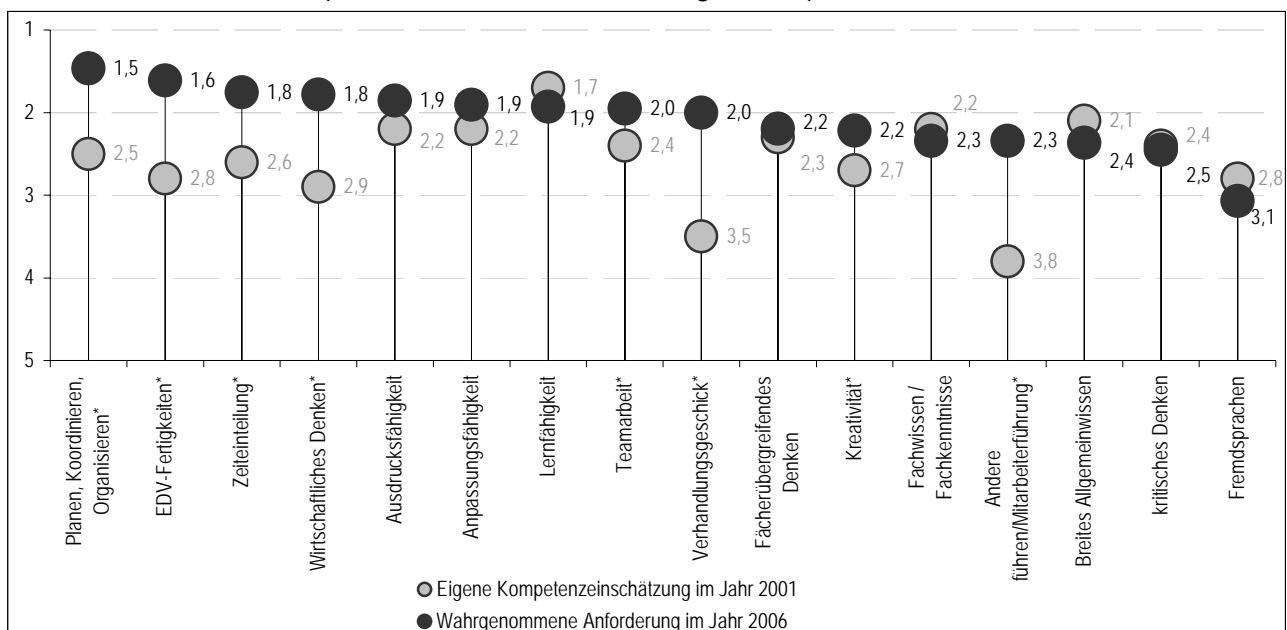
Ähnlich wie bei den Einschätzungen bezüglich der eigenen Kompetenzen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses, verhalten sich auch die Einschätzungen hinsichtlich der aktuell im Beruf gestellten Anforderungen.<sup>78</sup> Die Aspekte „Planen, Koordinieren, Organisieren“, „Verhandlungsgeschick“ und „EDV-Fertigkeiten“ stehen zu beiden Befragungszeitpunkten an der Spitze des Anforderungsprofils. Dem gegenüber werden die Anforderungen bezüglich der Aspekte „Fremdsprachen“, „Allgemeinwissen“ und „Mitarbeiterführung“ zu beiden Zeitpunkten nicht so stark wahrgenommen. Allerdings ist auch hier zu beobachten, dass auf individueller Ebene bei einigen Aspekten Unterschiede bezüglich der aktuell wahrgenommenen

<sup>78</sup> Während sich die Frage nach den eigenen Kompetenzen auf dieselben Gegebenheiten bezieht (nämlich die eigenen Kompetenzen zum Zeitpunkt des Abschlusses), aber zu zwei verschiedenen Zeitpunkten befragt wurde, bezieht sich die Frage nach den Anforderungen auf zwei verschiedene Gegebenheiten (nämlich die jeweils aktuelle Situation im Berufsleben).

Anforderungen vorhanden sind, wie sehr geringe Korrelationskoeffizienten andeuten (vgl. Tab. 7.1).

In der Gegenüberstellung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten (aus dem Befragungsjahr 2001) und den aktuell im Berufsleben geforderten Kompetenzen (im Befragungsjahr 2006) wird deutlich, dass nach Einschätzung der Absolvent/innen nicht alle der im Berufsleben geforderten Kompetenzen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses entsprechend ausgeprägt waren (vgl. Abb. 7.10). Wie in Kapitel 5 beschrieben, ist vor allem ein Defizit der zum Studienabschluss verfügbaren Kompetenzen hinsichtlich „Verhandlungsgeschick“, „Mitarbeiterführung“, „EDV-Fertigkeiten“, „Planen, Koordinieren und Koordinieren“ und „Zeiteinteilung“ ersichtlich.

Abb. 7.10: Einschätzungen eigener Kompetenzen und der Anforderungen im Berufsleben, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr stark ... 5 = gar nicht); n = 39



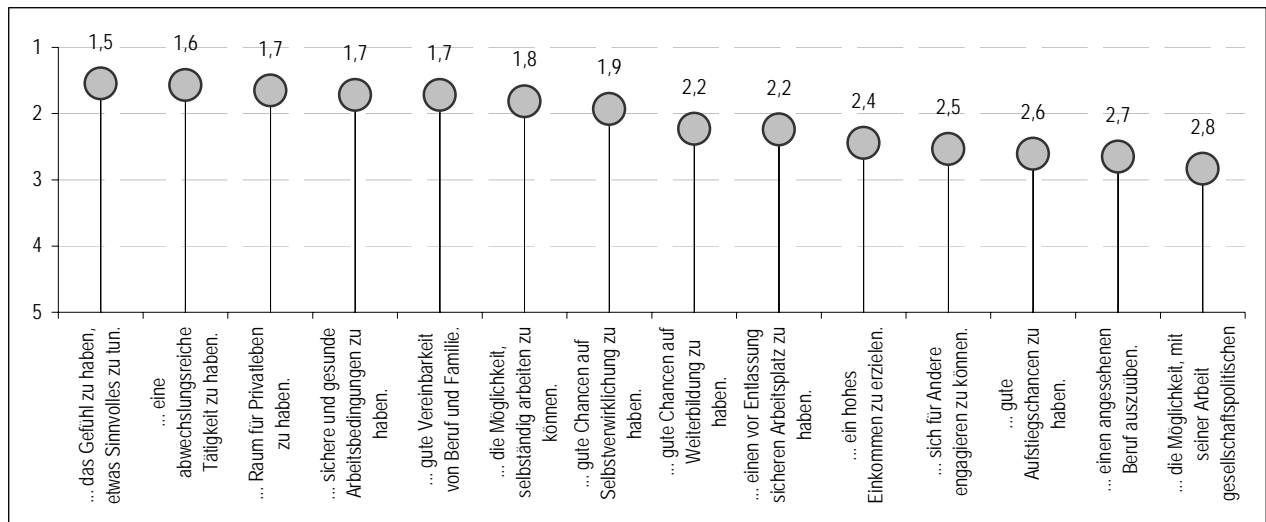
## 7.4 Berufliche Orientierungen und Pläne

Die Absolvent/innen wurden zu beiden Zeitpunkten auch zu dem Stellenwert befragt, den sie dem Beruf in ihrem Leben einräumen. Dabei ist insgesamt ein sehr stabiles Antwortverhalten zu beobachten. Bei den Mittelwerten gibt es kaum Veränderungen und auch die Korrelationen zwischen den Zeitpunkten deuten bei den meisten Items darauf hin, dass die Antworten relativ stabil sind.

Die im Jahr 2006 befragten Absolvent/innen wurden darüber hinaus gebeten, zu benennen, was für sie persönlich beruflicher Erfolg ist. Auch hier stand eine fünfstufige Skala von 1 („stimme völlig zu“) bis 5 („stimme gar nicht zu“) zur Verfügung. Anhand der zur Auswahl stehenden Aussagen ergibt sich das Bild, dass den Absolvent/innen für die Definition von beruflichem Erfolg am wichtigsten ist, „das

Gefühl zu haben, etwas Sinnvolles zu tun“ und „eine abwechslungsreiche Tätigkeit auszuüben“. Ferner sind für die Wahrnehmung von beruflichem Erfolg auch der Raum für die Familie und andere private Dinge sowie sichere und gesunde Arbeitsbedingungen wichtig (vgl. Abb. 7.11).

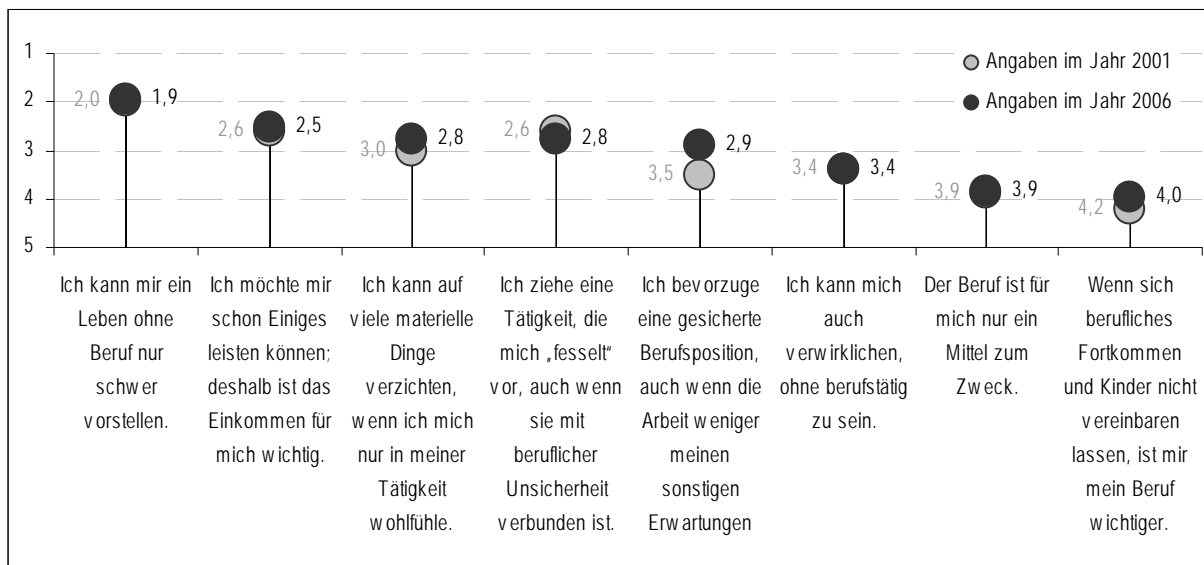
Abb. 7.11: Was ist aus der Sicht der Absolvent/innen beruflicher Erfolg? Mittelwerte (Skala: 1 = stimme völlig zu ... 5 = stimme gar nicht zu), nur die im Jahr 2006 befragten Absolvent/innen der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1999/2000, n = 42



Bei anderen Fakultäten konnten die Befragten anhand ihrer Auffassungen von beruflichem Erfolg mittels einer Clusteranalyse in bestimmte Gruppen unterteilt werden. Bei den Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften ist die Fallzahl einerseits sehr gering, andererseits weist eine Clusteranalyse zwei Gruppen ( $n = 22$  und  $n = 18$ ) aus, die sich jedoch inhaltlich nicht unterscheiden. Somit ist diese Unterscheidung eher als statistisches bzw. methodisches Artefakt denn als inhaltlich gehaltvolle Aussage zu sehen.

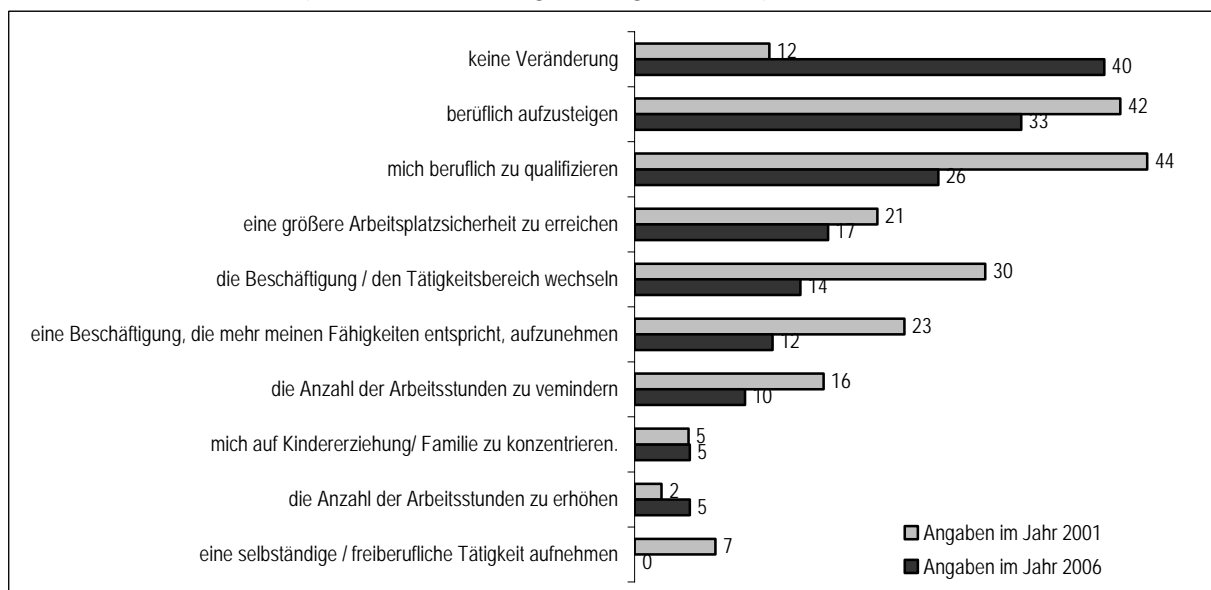
Auch hinsichtlich der Einstellung zum Beruf lassen besteht eine relativ große Konstanz im Zeitverlauf. Von den acht angebotenen Items änderte sich lediglich bei einem Item die Einstellung signifikant, die gesicherte Berufsposition wurde wichtiger (vgl. Abb. 7.12, Anhang Tab. A6.3).

Abb. 7.12: Orientierungen bezüglich des Berufes, Mittelwerte (Skala: 1 = stimme völlig zu ... 5 = stimme gar nicht zu), n = 42



Zu beiden Befragungswellen wurden die Absolvent/innen auch konkret nach ihren beruflichen Plänen in den kommenden zwei Jahren befragt. Zu beiden Befragungszeitpunkten gaben jene Absolvent/innen, die eine berufliche Veränderung anstreben, im Mittel zwei Antworten. Dabei vervierfachte sich der Anteil jener, die keine Veränderung anstrebten, was auf eine Beruhigung bzw. Stabilisierung der beruflichen Situation hindeutet. Insgesamt wurden so fast alle möglichen Antworten bei der Befragung im Jahr 2006 etwas seltener markiert. Wenn Veränderungen stattfinden sollen, werden die dominierenden Ziele des Jahres 2001 (berufliche Weiterqualifikation und beruflicher Aufstieg) auch in der Befragung im Jahr 2006 am häufigsten genannt (vgl. Abb. 7.13).

Abb. 7.13 Welche beruflichen Veränderungen wollen Sie in den nächsten zwei Jahren realisieren? (Mehrfachnennungen möglich, in %), n = 43



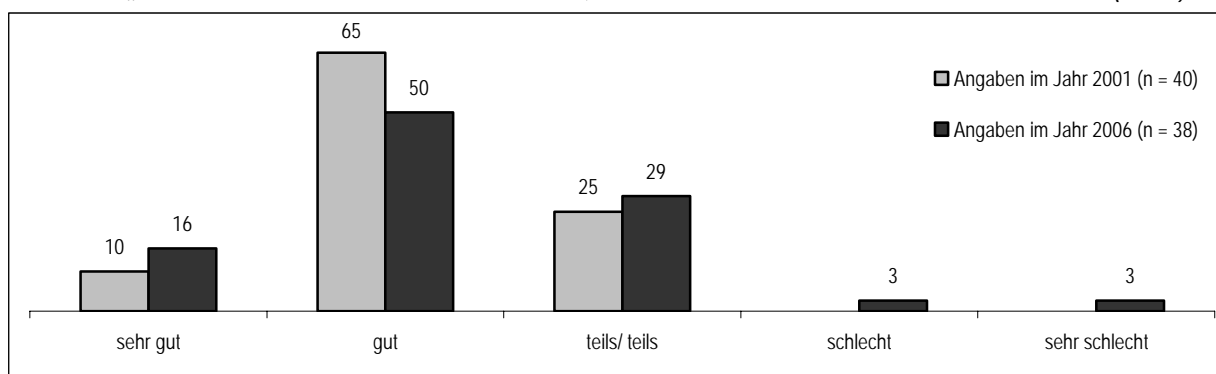
Hinsichtlich der zukünftig angestrebten beruflichen Tätigkeit wird deutlich, dass sich die Angaben zu den jeweiligen Tätigkeitsbereichen oder Branchen insofern kaum verändert haben, als dass sich zu beiden Zeitpunkten ein relativ klar definiertes Feld angestrebter Tätigkeitsfelder findet. Tätigkeitsbezeichnungen, die auf eine fachfremde Beschäftigung deuten, werden (im Gegensatz zu den Absolvent/innen anderer Fakultäten) von den Verkehrswissenschaftler/innen relativ selten genannt. Des Weiteren ist die Antwortverteilung zu beiden Befragungszeitpunkten ähnlich, mit Ausnahme der Kategorie „Sonstiges“. Eine detaillierte Auflistung der Nennungen befindet sich im Anhang (Tab. A6.4).

Tab. 7.2. Angestrebte Berufsfelder bzw. Tätigkeiten, Anzahl der Nennungen, kategorisiert,  $n = 43$

	Befragungsjahr 2001	Befragungsjahr 2006
Keine Änderung	0	3
Leitende Tätigkeit / Führungskraft (ohne genauere Angabe)	16	15
Freiberufliche Tätigkeit / Selbstständigkeit	2	3
Verkehrsplanung	4	2
Logistik / Eisenbahn	4	1
Angestellte/r (ohne genauere Angabe)	4	7
Wissenschaft	1	0
Anderes / Sonstiges (ungenauere Angaben, Einzelnennungen)	2	4
Keine Nennung	10	8

Die Chancen zur Realisierung der eben beschriebenen beruflichen Ziele werden zu beiden Zeitpunkten überwiegend gut eingeschätzt. Der Mittelwert der Antworten zu beiden Zeitpunkten beträgt 2,2.

Abb. 7.14 „Wie schätzen Sie die Chancen ein, diese beruflichen Ziele zu realisieren?“ (in %)

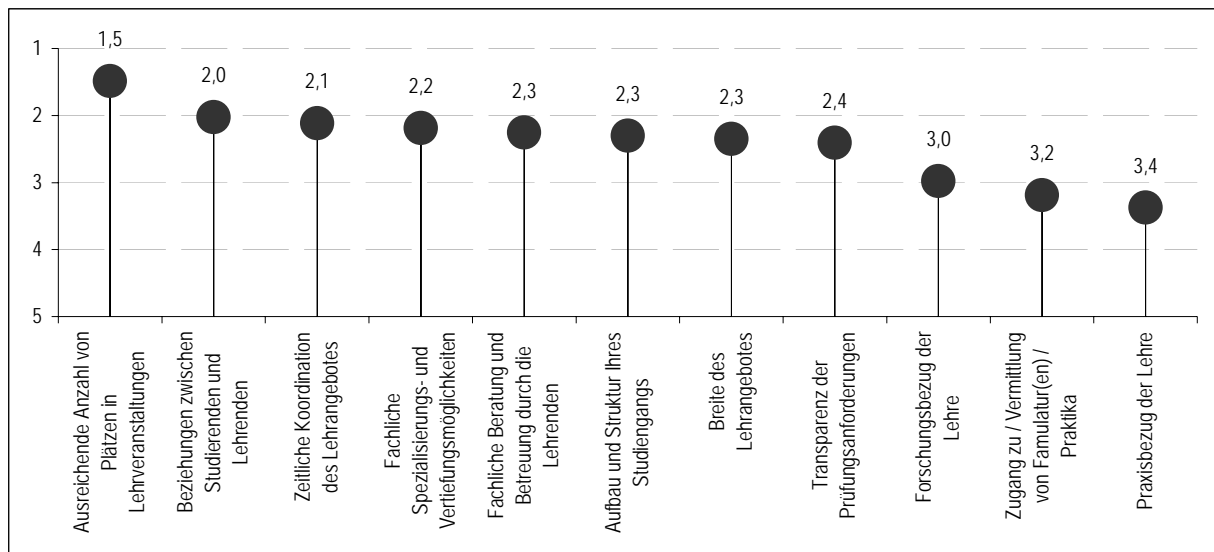


## 7.5 Die rückblickende Bewertung des Studiums

Dieser letzte Abschnitt der Panelanalyse befasst sich mit der rückblickenden Bewertung des Studiums an der TU Dresden. Insgesamt lässt sich hierzu festhalten, dass die Mittelwerte der Bewertungen relativ stabil geblieben sind. Die Mittelwerte

unterscheiden sich kaum und vor allem nicht systematisch. Die vorhandenen (geringen) Unterschiede sind nicht signifikant und die Angaben zu beiden Befragungszeitpunkten stehen in einem engen Zusammenhang (vgl. Anhang Tab. A6.5). Aus diesem Grund und für eine verbesserte Übersichtlichkeit werden in der folgenden Grafik nur die Werte aus der Befragung im Jahr 2006 dargestellt (vgl. Abb. 7.15). Die Anzahl der Plätze in den Lehrveranstaltungen sowie die Beziehungen zwischen Lehrenden und Studierenden werden, wie im Jahr 2001, sehr positiv bewertet, während der Forschungs- und Praxisbezug der Lehre und der Zugang zu Praktika eher zurückhaltend beurteilt wurde.

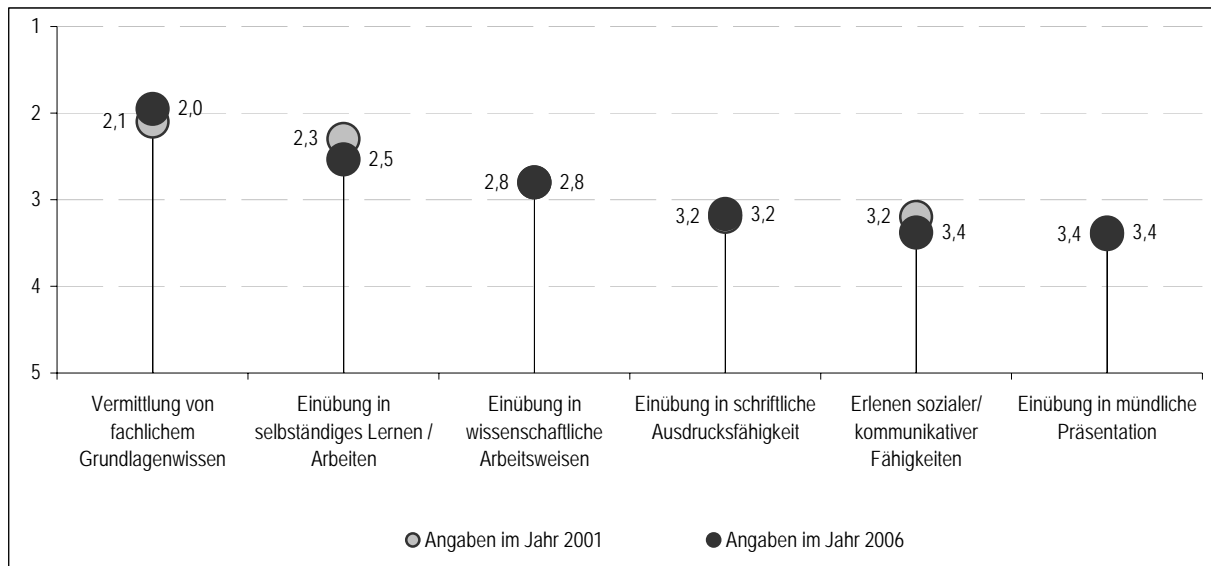
Abb. 7.15: Die Beurteilung der Studienbedingungen zum Zeitpunkt der Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006), Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut... 5 = sehr schlecht),  $n = 42$



Bei den Beurteilungen zu Aspekten der Lehre ist die gleiche Tendenz zu beobachten, wie bei den vorangegangenen Beurteilungen. Die Einschätzungen unterscheiden sich im Mittelwert kaum und die Korrelationen zwischen beiden Befragungszeitpunkten sind relativ stark (vgl. Anhang Tab. A6.6), was auf ein stabiles Antwortverhalten hinweist. Zu beiden Befragungszeitpunkten wird die Vermittlung von Fachwissen am positivsten eingeschätzt, während die Bewertung der Einübung von mündlichen Präsentationen zurückhaltender ist (vgl. Abb. 7.16).

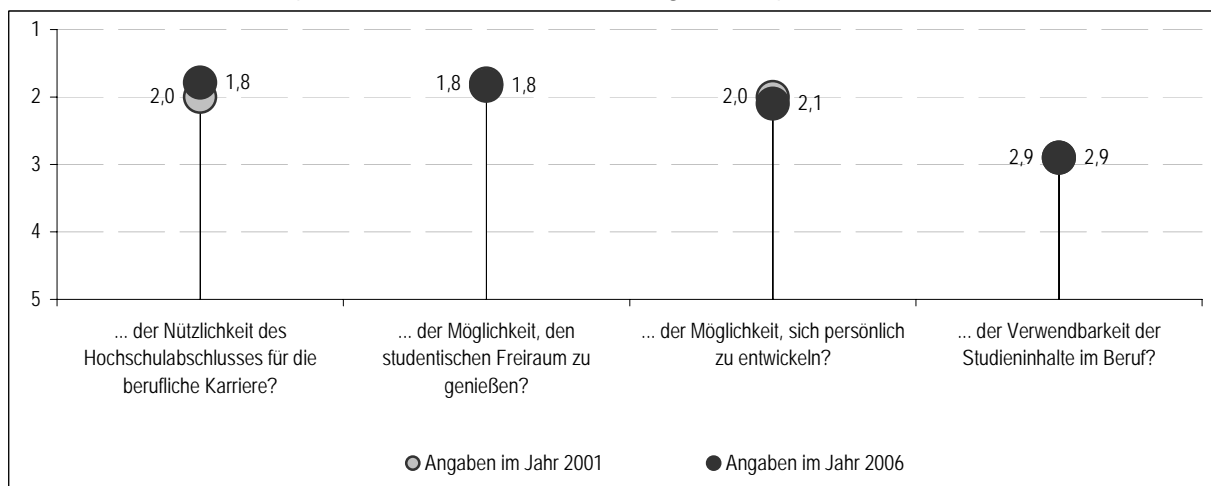


Abb. 7.16: Rückblickende Einschätzungen bezüglich einiger Aspekte der Lehre im Panelvergleich, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut ... 5 = sehr schlecht), n = 40



Der Wert des Studiums wird ebenfalls zu beiden Befragungszeitpunkten ähnlich eingeschätzt. Allerdings sind die Veränderungen auf individueller Ebene größer, da die Korrelationen geringer sind (vgl. auch Anhang Tab. A6.7). In den Mittelwerten schlägt sich dies jedoch nicht nieder.

Abb. 7.17: Rückblickende Einschätzung des Studiums im Zeitvergleich, Mittelwerte (Skala: 1 = sehr stark ... 5 = gar nicht), n = 41



## 8 Durchführung und Rücklauf der Studie

### 8.1 Die Rücklaufquote der Erstbefragung

In den Studienjahren 2000/01 bis 2004/2005 haben nach den Lehrberichten der TU Dresden insgesamt 560 ehemalige Studierende ihr Diplomstudium an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden abgeschlossen (264 Verkehrsingenieurwesen und 296 Verkehrswirtschaft). Insgesamt wurden der Projektgruppe die Adressen von 596 Absolvent/innen<sup>79</sup> übermittelt (281 Verkehrsingenieurwesen und 315 Verkehrswirtschaft).

Aufgrund der Tatsache, dass keine e-mail-Adressen ermittelt werden konnten, erfolgte der Erstkontakt bei allen Absolvent/innen der Stichprobe postalisch. 110 Absolvent/innen waren auf diesem Wege nachweislich nicht erreichbar. Insgesamt wurden die 486 erreichbaren Absolvent/innen bis zu vier Mal postalisch kontaktiert.

An der Befragung haben insgesamt 227 Absolvent/innen teilgenommen, davon nutzten 148 den Online-Fragebogen und 79 antworteten postalisch (der Online-Anteil beträgt also ca. 65%). Dabei antworteten Verkehrsingenieur/innen besonders häufig via Internet (vgl. Tab. 8.1).

Die Antwortquote bezieht sich auf den Anteil der angeschriebenen Absolvent/innen, die tatsächlich erreichbar waren und geantwortet haben, sie beträgt etwa 47%. Die Ausschöpfungsquote bezeichnet den Anteil der antwortenden Absolvent/innen bezogen auf die Anzahl aller Absolvent/innen, unabhängig von der Recherchierbarkeit der Adressen und ebenfalls unabhängig von der Erreichbarkeit mit diesen Adressen, sie beträgt ca. 38%.

Tab. 8.1: Anzahl der kontaktierten Absolvent/innen, erreichbare Absolvent/innen, Befragungsteilnehmer/innen, Ausschöpfungs-, Response- und Onlinequote nach Studienfach

	Kontaktierte Absolvent/innen (Anzahl)	nachweislich nicht erreichbar (in %)	(vermutlich) erreicht (Anzahl)	Antworten gesamt (Anzahl)	Ausschöpfung (in %)	Antwortquote (in %)	Online-Quote (in %)	Nach Datenbereinigung auswertbar (Anzahl)
Verkehrsingenieurwesen	281	19,2	227	108	38,4	47,6	74,2	106
Verkehrswirtschaft	315	17,7	259	116	36,8	44,5	56,9	107
Summe	596	18,4	486	227*	38,1	46,7	65,1	216*

\* = die Angaben von 3 Absolvent/innen sind nicht zuzuordnen

<sup>79</sup> Vier Absolvent/innen haben den Fragebogen ausgefüllt und dabei angegeben, dass sie ein anderes Fach an einer anderen Fakultät abgeschlossen haben.

Drei der 148 Absolvent/innen, die den Fragebogen im Internet öffneten, haben den Fragebogen nur angesehen, ohne eine Frage zu beantworten (sog. „Lurker“ vgl. Bosnjak 2001). Diese (leeren) Datensätze wurden vor der Auswertung gelöscht. Ein/e weitere/r Absolvent/innen hat die Bearbeitung des Bogens schon nach einigen Fragen abgebrochen (sog. „Drop-Out“ vgl. ebd.); diese Angaben werden deshalb ebenfalls von der Auswertung ausgeschlossen. Somit haben 144 Befragte den Online-Fragebogen mehr oder minder vollständig ausgefüllt.<sup>80</sup> Von den insgesamt 223 Absolvent/innen, die den Fragebogen bis zur letzten Frage bearbeitet haben (144 online, 79 postalisch), wurden sieben von der Auswertung ausgeschlossen, weil sie nicht zur Grundgesamtheit gehörten.<sup>81</sup>

Insgesamt werden in diesem Bericht also bezüglich der Erstbefragung die Angaben von 216 Absolvent/innen ausgewertet.

## 8.2 Die Rücklaufquote der Wiederholungsbefragung

Im Jahr 2001 wurde schon einmal eine Befragung der Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften durchgeführt. Dabei wurden Absolvent/innen befragt, die ihr Studium an der TU Dresden in den Studienjahren 1995/96 bis 1999/2000 abgeschlossen haben. In diesem Zeitraum haben 301 Studierende ihr Studium an der Fakultät Verkehrswissenschaften erfolgreich beendet. Bei der Befragung im Jahr 2001 wurden 175 Absolvent/innen postalisch erreicht, 94 nahmen schließlich an der Befragung teil (54%).

Für die Items, die in den Jahren 2001 und 2006 vergleichbar erhoben wurden, wird ein Kohortenvergleich durchgeführt, um festzustellen, ob sich die Einschätzungen bestimmter Aspekte unterscheiden. Die Kohorten bilden sich dabei aus den Teilnehmer/innen der Absolventenbefragung im Jahre 2001 und jener im Jahr 2006. Absolvent/innen, die im Jahr 2001 an der Befragung teilgenommen haben (also in den Jahrgängen 1995/96 bis 1999/2000 abgeschlossen haben) wurden der „**Kohorte 95-00**“ zugeordnet. Absolvent/innen, die dieses Jahr an der Erstbefragung teilgenommen haben (dies umfasst die Abschlussjahrgänge 2000/01 bis 2004/05), bilden die „**Kohorte 00-05**“.

---

<sup>80</sup> Bei postalischen Befragungen tauchen diese Phänomene nicht oder nur selten auf, da solche Fragebögen, die nur angesehen werden oder bei denen die Bearbeitung abgebrochen wird, häufig gar nicht erst zurückgesendet werden.

<sup>81</sup> Sechs Absolvent/innen hatten ihr Studium außerhalb des hier anvisierten Zeitraumes beendet, ein/e Absolvent/in gab die Promotion als Abschluss an.

Für die Absolventenstudie 2006 wurde (wie zwei Jahre davor erstmals eingeführt) nicht nur ein Kohortenvergleich angestrebt.<sup>82</sup> Es sollte in Form eines Paneldesigns auch untersucht werden, wie sich die Einstellungen der im Jahr 2001 befragten Absolvent/innen in den vergangenen vier Jahren geändert haben. Des Weiteren sollten – für den Fall, dass eine Panelanalyse realisiert werden kann – die im Jahr 2001 erhobenen Berufsverläufe durch Daten des Jahres 2006 ergänzt und fortgeschrieben werden.

Aus diesem Grunde wurden 2006 alle Absolvent/innen, die einer Speicherung ihrer Adressen zum Zweck der Durchführung der Absolventenstudie im Jahre 2001 zugestimmt hatten, erneut angeschrieben. Insgesamt wurden bei der nunmehr zweiten Welle der Absolventenbefragung 90 Absolvent/innen früherer Jahrgänge kontaktiert. Dabei sollte bei 60 Absolvent/innen der Erstkontakt per e-mail erfolgen, bei 17 Absolvent/innen war jedoch die e-mail-Adresse (inzwischen) ungültig, so dass auch hier der Erstkontakt postalisch erfolgte. Der Zweitkontakt wurde, wenn eine gültige e-mail-Adresse vorlag, ebenfalls via e-mail, ansonsten postalisch realisiert. Der dritte und der vierte Kontakt erfolgten jedoch generell postalisch, es wurden keine e-mails mehr versendet.<sup>83</sup>

Von den 90 Absolvent/innen konnten insgesamt 64 erreicht werden, 47 nahmen an der Befragung teil (12 postalisch und 35 online). Dies entspricht einer Antwortquote von 73% und einer Ausschöpfungsquote von 52%, die Panelmortalität<sup>84</sup> beträgt 50%. Von den im Jahr 2006 wiederholt befragten Absolvent/innen wurden die Angaben von 46 bereits im Jahre 2001 ausgewertet<sup>85</sup>. Nach der Datenbereinigung<sup>86</sup> waren die Angaben von 43 Befragten prinzipiell auswertbar. Damit ist die Fallzahl der Panelbefragten für die beabsichtigten Analysen ausreichend<sup>87</sup> (Bortz/ Döhring 2002: 613) und die Angaben der im Jahr 2006 befragten älteren Absolvent/innen der

---

<sup>82</sup> D.h. ein Vergleich der Daten der Absolvent/innen der im Jahr 2001 untersuchten Abschlussjahrgänge mit den Daten der Befragten aus dem Jahr 2006.

<sup>83</sup> Dies war notwendig, damit garantiert werden konnte, dass jeder potentielle Befragte mindestens zwei Kontaktversuche auch tatsächlich erhielt. Beim Kontaktieren per e-mail kann ein Empfang derselben noch weniger garantiert werden, als bei einem postalischen Versand. Zwar gibt es auch beim e-mail Versand eine Art „unbekannt verzogen“ - Kennung, allerdings ist dies nicht immer so. Darüber hinaus existiert eine sicher nicht geringe Anzahl von gültigen e-mail-Adressen, die aber nicht (mehr) genutzt werden, so dass der Adressat trotz gültiger e-mail-Adresse nicht erreicht wird. Angaben über die Quantität dieses Phänomens sind bei den großen e-mail-Anbietern leider nicht zu bekommen.

<sup>84</sup> Laut Birkelbach (1998) bezeichnet die Panelmortalität jenen Anteil von Personen, die zwar bei der Befragung zum ersten Zeitpunkt teilgenommen haben, dann aber an Wiederholungsbefragung nicht mehr teilnahmen. Dabei ist es unerheblich, aus welchen Gründen die erneute Befragung nicht erfolgte. Im vorliegenden Fall haben aus den verschiedensten Gründen 50% (47 Personen) von den 94 Teilnehmer/innen der Erstbefragung (im Jahr 2001) nicht mehr an der Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006) teilgenommen

<sup>85</sup> Offenbar wurden im Rahmen der Datenbereinigung im Jahr 2001 die Angaben von einer Person von der Auswertung ausgeschlossen.

<sup>86</sup> Drei Personen haben die Beantwortung des Fragebogens im Jahr 2006 sehr zeitig abgebrochen (sog. Drop-Out“; vgl. Bosnjak 2001) und werden deshalb in der Auswertung nicht berücksichtigt.

<sup>87</sup> Für Mittelwertbetrachtungen liegt diese beispielsweise bei  $n = 20$ , für Korrelationen bei  $n = 22$  und für  $\chi^2$ -Tests z.B. bei  $n = 32$ .

Jahrgänge 1995/96 bis 1999/2000 können in einer Panelanalyse den Untersuchungsergebnissen aus dem Jahr 2001 gegenüber gestellt werden (vgl. dazu auch Kap. 7).

## 8.3 Die Qualität des Rücklaufs

### 8.3.1 Die Erstbefragung

Anhand von einigen demografischen Merkmalen wird überprüft, wie gut die Befragten die Grundgesamtheit abbilden. Für die Befragten bezüglich der Erstbefragung werden die Geschlechtsverteilung, das durchschnittliche Alter bei Studienende, die durchschnittliche Abschlussnote und die durchschnittlich benötigte Studiendauer in Fachsemestern und Hochschulsesemestern mit den entsprechenden Daten der Grundgesamtheit verglichen. Diese Daten entstammen den Lehrberichten der TU Dresden für den Zeitraum von 2000/01 bis 2004/2005. Ziel des Vergleiches ist es, zumindest grob abzuschätzen, inwieweit die Grundgesamtheit abgebildet wird und somit auch, wie die Qualität der auf diesen Daten basierenden Aussagen eingeschätzt werden kann.<sup>88</sup>

Das durchschnittliche Alter der Grundgesamtheit zum Zeitpunkt des Abschlusses (26,2 Jahre) wird mit 26,6 Jahren in der Gruppe der Befragten sehr gut getroffen (vgl. Tab. 8.2). Die Passgenauigkeit von Grundgesamtheit und Befragtengruppe hinsichtlich der Abschlussnote, der absolvierten Fachsemester und hinsichtlich der Geschlechtsverteilung ist ebenfalls sehr gut. Bezüglich der durchschnittlich absolvierten Hochschulsemester sind zwar kleine Abweichungen festzustellen, diese liegen aber innerhalb der Standardabweichung und sind somit als vernachlässigbar einzustufen.

Tab. 8.2: Vergleich von ausgewählten statistischen Werten der befragten Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaft mit jenen der Grundgesamtheit

	Durchschnitt in der Grundgesamtheit	Durchschnitt bei den Befragten	Standardabweichung bei den Befragten
Alter bei Studienabschluss (Mittelwert)	26,2	26,6	3,0
Abschlussnoten (Mittelwert)	2,1	2,0	0,5
Studiendauer in Hochschulsesemestern (Mittelwert)	13,4	12,6	3,0
Studiendauer in Fachsemestern (Mittelwert)	11,7	11,4	1,6
Anteil Frauen (in %)	35,0	34,0	

<sup>88</sup> Dieses Verfahren ist nicht unumstritten (vgl. Schnell 1997), allerdings stellt es die einzig praktikable Möglichkeit dar, die Passgenauigkeit der erhobenen Daten auf die Grundgesamtheit wenigstens grob abzuschätzen.

Beim Vergleich der Verteilungen der Abschlussjahrgänge zeigt sich, dass die Jahrgänge 2002/03 und 2004/05 besonders gut ausgeschöpft werden konnten (vgl. Tab. 8.3). Diese Unterschiede bleiben jedoch im Rahmen, so dass alle Jahrgänge jeweils angemessen unter den Befragten vertreten sind.

Tab. 8.3: Verteilung der Absolvent/innen auf die Abschlussjahrgänge in Grundgesamtheit und bei den befragten Absolvent/innen<sup>89</sup>

Abschlussjahrgang	Grundgesamtheit		Befragte		Anteil Befragte an Grundgesamtheit (in %)
	Anzahl	Anteil (in %)	Anzahl	Anteil (in %)	
2000/01	75	13	24	11	32
2001/02	114	20	40	19	35
2002/03	132	24	58	27	44
2003/04	118	21	42	20	36
2004/05	121	22	51	24	42
Gesamt	560	100	215	100	38

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die untersuchten Aspekte bei den befragten Absolvent/innen insgesamt sehr gut mit den Werten in der Grundgesamtheit übereinstimmen.

### 8.3.2 Die Wiederholungsbefragung

Da die Lehrberichte der TU Dresden von vor 1998 einem anderen Muster als neuere Exemplare folgen,<sup>90</sup> kann die Abschätzung der Erfassungsgüte nur eingeschränkt realisiert werden. Die hier im Folgenden verwendeten Vergleichsgrößen sind die Verteilung der Fächer, der Abschlussjahrgänge, der Notendurchschnitt, die durchschnittliche Studiendauer (in Fachsemestern) und die Geschlechtsverteilung.

Während die Abschlussjahrgänge 1996/97 und 1998/99 bei den Befragten tendenziell überrepräsentiert sind, sind die Absolvent/innen des Jahrganges 1995/96 etwas zu schwach vertreten (vgl. Tab. 8.4).

<sup>89</sup> Die Differenz der Anzahl der angegebenen Werte der Befragten in der Darstellung (215) zur Gesamtanzahl von Befragten (216) liegt darin begründet, dass ein/e Absolvent/in hier keine Angabe machte. Wenn nicht anders angegeben, gilt diese Erklärung auch für alle anderen diesbezüglichen Abweichungen in diesem Bericht.

<sup>90</sup> Das Alter und die Studiendauer wurden erst ab dem Lehrbericht 1996/1997 aufgeführt, die Abschlussnote und die Abschlussart wurden bei der Wiederholungsbefragung nicht mehr erhoben.

Tab. 8.4: Verteilung der Absolvent/innen auf die Abschlussjahrgänge in Grundgesamtheit und bei den befragten Absolvent/innen 2001 bzw. 2006

	Grundgesamtheit		Befragte 2001		Anteil der Befragten 2001 an der Grundgesamtheit	Befragte 2006		Anteil der Befragten im Jahr 2006 an den Befragten im Jahr 2001	Anteil der Befragten 2006 an der Grundgesamtheit im Jahr 2001
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil		Anzahl	Anteil		
1995/96	78	26%	11	12%	14%	4	10%	36%	5%
1996/97	70	23%	22	25%	31%	12	29%	55%	17%
1997/98	47	16%	12	13%	26%	3	7%	25%	6%
1998/99	47	16%	17	19%	36%	12	29%	71%	26%
1999/00	60	20%	27	30%	45%	11	26%	41%	18%
Summe	302	100%	89	100%	29%	42	100%	47%	14%

Im Fächervergleich zeigt sich, dass die Absolvent/innen der Verkehrswirtschaft etwas zu stark in der Gruppe der Befragten vertreten sind. Allerdings bleibt die grundsätzliche Verteilung in Form des starken Übergewichts der Verkehrsingenieur/innen erhalten, so dass die festzustellende Abweichung als unkritisch bewertet wird.

Tab. 8.5: Verteilung der Absolvent/innen auf die Abschlussfächer in Grundgesamtheit und bei den befragten Absolvent/innen 2001 bzw. 2006

	Grundgesamtheit		Befragte 2001		Anteil der Befragten 2001 an der Grundgesamtheit	Befragte 2006		Anteil der Befragten im Jahr 2006 an den Befragten im Jahr 2001	Anteil der Befragten 2006 an der Grundgesamtheit im Jahr 2001
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil		Anzahl	Anteil		
Verkehrsingenieurwesen	251	83%	67	71%	27%	30	70%	45%	12%
Verkehrswirtschaft	51	17%	27	29%	53%	13	30%	48%	25%
gesamt	302	100%	94*	100%	31%	43	100%	46%	14%

\* = Eine erneute Analyse der Daten aus dem Jahr 2001 zeigte, dass bei der Auswertung im Jahr 2001 Fälle einbezogen wurden, die nicht in die Befragungskohorte gehörten. Aus diesem Grund können zwischen den hier dargestellten Werten und jenen aus dem Ergebnisbericht des Jahres 2001 Diskrepanzen bestehen.

Bezogen auf die durchschnittliche Abschlussnote und die Geschlechtsverteilung zeigt sich zu beiden Befragungszeitpunkten eine sehr gute Übereinstimmung zwischen der Gruppe der Befragten und der Grundgesamtheit. Im Mittel haben die befragten Absolvent/innen etwas weniger Fachsemester bis zum Abschluss benötigt als die Grundgesamtheit, die Unterschiede sind jedoch gering und innerhalb der Standardabweichung und somit zu vernachlässigen.

Tab.8.6: Verteilung der Absolvent/innen auf das Geschlecht in Grundgesamtheit und bei den befragten Absolvent/innen 2001 bzw. 2006

	Grund- gesamtheit	Befragte 2001		Befragte 2006	
		Durchschnitt	Standard- abweichung	Durchschnitt	Standard- abweichung
Abschlussnoten (Mittelwert)	2,3	2,2	0,5	2,3	0,5
Studiendauer in Fachsemestern (Mittelwert)	11,1	10,4	1,8	10,4	1,8
Anteil Frauen (in %)	30	28		29	

Insgesamt ist für die Wiederholungsbefragung zu konstatieren, dass (ähnlich der Befragung im Jahr 2001) die Passgenauigkeit der erhobenen Daten auf die Grundgesamtheit gut ist. Zwar sind bezüglich der Abschlussjahrgänge leichte Differenzen festzustellen, diese sind aber nicht systematisch.<sup>91</sup> Die Abweichungen in der Fächerbesetzung müssen in gewissem Rahmen beachtet werden, da sich zumindest für die im Jahr 2006 erstmals befragten Absolvent/innen in einigen wichtigen Punkten Unterschiede zwischen den Fächern zeigen, wie auch im Bericht dargestellt wurde. Aufgrund der geringen Fallzahlen ist jedoch für den Kohortenvergleich und die Panelanalyse keine fachspezifische Darstellung möglich. Dieses Problem wird allerdings dadurch abgeschwächt, dass die grundlegende Fächerverteilung, die Dominanz der Verkehrsingenieur/innen, auch bei den Befragten vorhanden ist.

<sup>91</sup> D.h. es ist NICHT so, dass etwa die jüngeren Abschlussjahrgänge konstant überbesetzt und die älteren Jahrgängen konstant unterbesetzt sind. Die Unter- bzw. Überbesetzung betrifft sowohl einen jüngeren als auch einen älteren Abschlussjahrgang.



# Anhang

## A1: Angaben der Fallzahlen

Tab. 3.12: Dauer (Mittelwert) und Gründe (Mehrfachnennungen möglich) für einen studienbezogenen Auslandsaufenthalt nach Studienfach (in %)

$n =$

	Verkehrswirtschaft	Verkehrswirtschaftswesen	Gesamt
Auslandsaufenthalt ja	107	103	210
Dauer des Auslandsaufenthaltes in Monaten	38	37	75
Gründe für den Auslandsaufenthalt	38	37	75

Tab. 3.13: Sprachkenntnisse der Absolvent/innen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses nach Studienfach, Summe der Häufigkeiten der Nennungen „sehr gut“ und „gut“ (Skala: 1 = keine Kenntnisse ... 4 = sehr gute Kenntnisse), (in %)

$n =$

	Verkehrswirtschaft	Verkehrswirtschaftswesen	Gesamt
Englisch	107	105	212
Russisch	103	99	202
Französisch	99	92	191
Spanisch	95	85	180

Tab. 3.14: EDV - Kenntnisse der Absolvent/innen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses nach Studienfach, Summe der Häufigkeiten der Nennungen „sehr gut“ und „gut“ (Skala: 1 = keine Kenntnisse ... 4 = sehr gute Kenntnisse), (in %)

$n =$

	Verkehrswirtschaft	Verkehrswirtschaftswesen	Gesamt
Textverarbeitung	107	106	213
Internetnutzung	107	106	213
Programmiersprachen	106	106	212
Andere fachspezifische Programme	75	73	148

Abb. 4.19: Monatliches Bruttoeinkommen der ersten Tätigkeit nach Studienabschluss nach Arbeitsumfang und Studienfach (Mittelwerte)

$n =$

	Verkehrswirtschaft	Verkehrswirtschaftswesen	Gesamt
Monatliches Bruttoeinkommen aller Befragten	80	93	173
Monatliches Bruttoeinkommen der Vollzeitwerbstätigen	58	83	141

Abb. 4.29: Monatliches Bruttoeinkommen bei der zum Befragungszeitpunkt aktuellen Tätigkeit nach Studienfach und Beschäftigungsumfang

$n =$

	Verkehrswirtschaft	Verkehrsingenieurwesen	Gesamt
Monatliches Bruttoeinkommen aller Befragten	83	78	161
Monatliches Bruttoeinkommen der Vollzeitwerbstätigen	70	71	141

Abb. 4.30: Anteil der unbefristeten Arbeitsverträge bei der aktuellen Tätigkeit im Vergleich zur ersten Tätigkeit nach Studienfach (in %)

$n =$

	Verkehrswirtschaft	Verkehrsingenieurwesen	Gesamt
Erste Tätigkeit	91	103	194
Aktuelle Tätigkeit	88	88	176

Abb. 4.32: Tätigkeitsverlauf der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrswirtschaft, Mehrfachnennungen möglich (in %)

$n =$

Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
101	102	99	97	93	87	72	51	32

Abb. 4.33: Tätigkeitsverlauf der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrsingenieurwesen, Mehrfachnennungen möglich (in %)

$n =$

Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
100	101	103	103	97	92	82	64	33

Tab. 4.24: Entwicklung des Tätigkeitsverlaufes nach Studienfach (VWI: Verkehrswirtschaft; VIW: Verkehrsingenieurwesen), Mehrfachnennungen möglich (in %)

$n =$

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
VWI (Verkehrswirtschaft)	101	102	99	97	93	87	72	51	32
VIW (Verkehrsingenieurwesen)	100	101	103	103	97	92	82	64	33

Abb. 4.34: Entwicklung des Bruttomonatseinkommens nach Beschäftigungsumfang und Jahr des Studienabschlusses (Mittelwerte)

n =

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
alle Befragte	120	141	162	160	155	151	132	94	55
Befragte, die bereits 3 Monate nach Studienabschluss einer Vollzeit-erwerbstätigkeit nachgingen	88	109	108	103	100	94	84	64	40
alle Befragte, die ihr Studium bis 12/ 2002 abgeschlossen haben	41	52	55	55	56	56	54	55	51
Befragte, die ihr Studium bis 12/ 2002 abgeschlossen haben und bereits 3 Monate nach Studienabschluss einer Vollzeiterwerbstätigkeit nachgingen	35	46	46	44	45	44	43	42	38

Abb. 4.35: Entwicklung des Bruttomonatseinkommens nach Studienabschluss, nach Studienfach, (Mittelwerte)

n =

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
Verkehrswirtschaft	55	65	78	75	72	73	63	43	25
Verkehrswirtschaftswesen	64	75	83	84	82	77	68	51	30

Abb. 4.36: Entwicklung der Bruttomonatseinkommen der Befragten, die bereits drei Monate nach Studienabschluss einer Vollzeit-erwerbstätigkeit nachgingen, nach Studienfach, Mittelwerte

n =

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
Verkehrswirtschaft	32	42	42	39	39	36	32	24	16
Verkehrswirtschaftswesen	55	66	65	63	60	57	51	40	24

Abb. 4.37: Entwicklung der Vertragswochenarbeitszeit nach Studienfach, (Mittelwerte)  
n =

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
Verkehrswirtschaft	54	69	81	76	77	75	66	42	23
Verkehrswirtschaft	68	81	94	95	92	85	75	57	32

Abb. 4.39: Entwicklung der unbefristeten Arbeitsverträge nach Studienfach (in %)  
n =

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
Verkehrswirtschaft	65	75	83	83	81	81	68	45	25
Verkehrswirtschaft	79	90	98	96	94	86	77	58	32

Tab. 4.27: Entwicklung der Tätigkeitsform im Kohortenvergleich, bei Kohorte 00-05:  
Mehrfachnennungen möglich (in %)

n =

	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten
Kohorte 95-00	69	78	81	84	76	68	50
Kohorte 00-05	192	190	186	176	170	148	110

Tab. 4.28: Entwicklung der Tätigkeitsbereiche im Kohortenvergleich (in %)  
n =

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
Kohorte 95-00	56	65	73	76	79	75	66	49	38
Kohorte 00-05	188	202	204	199	177	174	153	107	61

Abb. 4.51: Wochenarbeitszeit (Kohorte 95-00), tatsächliche Wochenarbeitszeit und vertraglich vereinbarte Wochenarbeitszeit (Kohorte 00-05) in Stunden im Zeitverlauf nach Studienabschluss, Mittelwerte

*n* =

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
vertragliche Wochenarbeitszeit Kohorte 00-05	124	152	177	171	162	143	100	56
tatsächliche Wochenarbeitszeit Kohorte 00-05	125	152	176	170	163	145	99	57
Wochenarbeitszeit Kohorte 95-00	52	63	73	84	75	69	49	38

Abb. 4.52: Monatliches Bruttoeinkommen im Zeitverlauf nach Studienabschluss im Kohortenvergleich (Mittelwerte)

*n* =

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
Kohorte 95-00	46	55	64	67	71	62	55	39	33
Kohorte 00-05	120	141	162	160	155	151	132	94	55

Abb. 4.53: Entwicklung des Anteils der unbefristeten Arbeitsverträge nach Studienabschluss im Kohortenvergleich (in %)

	Unmittelbar nach Studienabschluss	Nach 3 Monaten	Nach 6 Monaten	Nach 9 Monaten	Nach 12 Monaten	Nach 18 Monaten	Nach 24 Monaten	Nach 36 Monaten	Nach 48 Monaten
Kohorte 95-00	53	63	73	77	79	74	67	49	38
Kohorte 00-05	146	167	183	181	177	169	147	104	58

## A2: Übersicht über die Bildung sozialer Herkunftsgruppen zu Kapitel 2.1 (Soziales Profil der Absolvent/innen)

Tab. A2.1: Übersicht über die Bildung sozialer Herkunftsgruppen (Angabe der Fallzahlen)

berufliche Stellung	Bildungsherkunft		
	mit Hochschulabschluss	ohne Hochschulabschluss	
Angestellte(r) mit Führungsaufgaben	51	9	
Angestellte(r) mit hochqualifizierter Tätigkeit	36	7	
Selbständige(r)	15	5	
Beamte(r)	20	5	
Angestellte(r) mit qualifizierter Tätigkeit	32	18	
Angestellte(r) mit einfacher Tätigkeit	0	4	
Facharbeiter(in)/ Vorarbeiter(in)/ Meister	1	5	
<b>Soziale Herkunftsgruppen:</b>			
hoch n = 102	gehoben n = 73	mittel n = 23	niedrig n = 10

**A3: Ergänzende Darstellungen zu Kapitel 4.1.3.4**

Tab. A3.1: Entwicklung der beruflichen Stellung der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrswirtschaft (in %)

	Unmittelbar nach Studienabschluss (n = 91)	nach 3 Monaten (n = 97)	nach 6 Monaten (n = 96)	nach 9 Monaten (n = 92)	nach 12 Monaten (n = 85)	nach 18 Monaten (n = 85)	nach 24 Monaten (n = 70)	nach 36 Monaten (n = 49)	nach 48 Monaten (n = 28)
leitende/r Angestellte/r	2	4	4	4	7	7	6	4	4
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r mit mittlerer Leitungsfunktion	8	10	11	12	14	19	16	27	25
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r ohne Leitungsfunktion	20	26	35	35	29	27	30	16	18
hochqualifizierte Angestellte	30	40	50	51	50	53	52	47	47
qualifizierte/r Angestellte/r	9	13	18	23	27	27	37	41	32
ausführende/r Angestellte/r	4	7	7	4	6	4	6	0	0
andere Angestellte	13	20	25	27	33	31	43	41	32
Selbständige/r in freien Berufen	3	2	1	1	0	1	0	2	0
selbständige/r Unternehmer/in	3	2	2	2	2	2	1	2	4
Selbständige/r mit Honorar-/ Werkvertrag	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Selbständige	7	5	4	4	3	4	1	4	4
Beamte/r im höheren Dienst	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Beamte/r im gehobenen Dienst	0	0	1	1	1	0	0	0	0
Beamte	0	0	1	1	1	0	0	0	4
un-/ angelernte/r Arbeiter/in	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Elternzeit/ Erziehungsurlaub/ andere Familientätigkeit	0	0	0	0	1	2	1	4	7
nicht erwerbstätig	33	24	11	11	6	5	3	4	4
Sonstiges	16	9	7	5	4	5	0	0	4



Tab. A3.2: Entwicklung der beruflichen Stellung der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrsingenieurwesen (in %)

	Unmittelbar nach Studienabschluss (n = 98)	nach 3 Monaten (n = 100)	nach 6 Monaten (n = 104)	nach 9 Monaten (n = 102)	nach 12 Monaten (n = 90)	nach 18 Monaten (n = 89)	nach 24 Monaten (n = 78)	nach 36 Monaten (n = 60)	nach 48 Monaten (n = 34)
leitende/r Angestellte/r	2	2	2	3	3	4	6	3	9
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r mit mittlerer Leitungsfunktion	4	5	6	5	8	12	15	20	18
wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r ohne Leitungsfunktion	41	53	60	60	64	57	53	53	50
hochqualifizierte Angestellte	47	60	68	68	75	73	74	76	77
qualifizierte/r Angestellte/r	18	17	18	21	14	17	15	13	18
ausführende/r Angestellte/r	1	1	1	0	0	0	3	0	3
andere Angestellte	19	18	19	21	14	17	18	13	21
Selbständige/r in freien Berufen	2	2	1	2	2	1	1	2	3
Selbständige/r mit Honorar-/Werkvertrag	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Selbständige	3	2	1	2	2	1	1	2	3
Beamte/r im höheren Dienst	0	0	0	2	1	1	1	2	0
Beamte/r im gehobenen Dienst	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Beamte	1	1	1	3	2	2	2	2	0
un-/ angelernte/r Arbeiter/in	3	2	2	0	0	0	0	2	0
Elternzeit/ Erziehungsurlaub/ andere Familientätigkeit	0	1	1	1	1	1	1	3	0
nicht erwerbstätig	23	13	5	4	1	2	1	2	0
Sonstiges	3	3	4	2	3	2	1	0	0

Tab. A3.3: Entwicklung der Beschäftigung nach Bereichen der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrswirtschaft (in %)

	Unmittelbar nach Studienabschluss (n = 88)	nach 3 Monaten (n = 100)	nach 6 Monaten (n = 99)	nach 9 Monaten (n = 96)	nach 12 Monaten (n = 86)	nach 18 Monaten (n = 86)	nach 24 Monaten (n = 73)	nach 36 Monaten (n = 49)	nach 48 Monaten (n = 28)
Tourismusunternehmen	10	10	16	15	12	8	7	4	7
Gütertransport und -logistik	7	11	14	13	14	13	12	10	11
Personennah- und -fernverkehr (ÖPNV/ Bahn/ Flug)	7	7	10	10	13	15	16	22	11
Ingenieur-/ Planungs-/ Bertungsbüro bzw. -unternehmen	7	7	6	6	5	5	4	8	4
Fahrzeugbau/ -technik	5	7	8	8	10	12	11	8	11
Kommunikationsdienstleister/ Netzbetreiber	2	1	1	1	1	1	3	2	4
anderer Bereich der (Privat-) Wirtschaft	15	13	16	17	19	22	23	20	14
Hochschule/ Forschungsinstitute	10	11	10	10	10	7	7	4	11
Öffentliche Verwaltung/ Behörde	1	3	4	7	6	6	5	4	7
Organisation ohne Erwerbscharakter	1	1	0	0	0	0	1	2	0
Luft- und Raumfahrttechnik	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Elternzeit/ Erziehungsurlaub/ Familientätigkeit	0	0	0	0	1	2	1	4	7
Arbeite nicht	33	23	11	10	6	5	3	4	4
Sonstiger Bereich	1	5	2	2	3	5	5	6	11

Tab. A3.4: Entwicklung der Beschäftigung nach Bereichen der Absolvent/innen des Studienfaches Verkehrsingenieurwesens (in %)

	Unmittelbar nach Studienabschluss (n = 97)	nach 3 Monaten (n = 100)	nach 6 Monaten (n = 103)	nach 9 Monaten (n = 101)	nach 12 Monaten (n = 90)	nach 18 Monaten (n = 89)	nach 24 Monaten (n = 80)	nach 36 Monaten (n = 61)	nach 48 Monaten (n = 34)
Ingenieur-/ Planungs-/ Bertungsbüro bzw. -unternehmen	29	31	33	33	33	29	29	26	26
Personennah- und -fernverkehr (ÖPNV/ Bahn/ Flug)	10	13	15	15	12	16	14	18	24
Gütertransport und -logistik	7	8	8	7	8	8	5	3	6
Luft- und Raumfahrttechnik	2	4	4	2	2	2	3	3	3
Fahrzeugbau/ -technik	2	4	4	5	6	4	5	7	6
anderer Bereich der (Privat-) Wirtschaft	4	4	6	5	4	4	5	5	6
Öffentliche Verwaltung/ Behörde	1	1	2	5	4	3	4	7	6
Organisation ohne Erwerbscharakter	1	1	1	1	1	1	1	2	3
Hochschule/ Forschungsinstitute	14	17	19	21	23	25	28	20	15
Elternzeit/ Erziehungsurlaub/ Familientätigkeit	0	1	1	1	1	1	1	3	0
Arbeitslos	25	14	5	4	1	2	4	2	3
Sonstiger Bereich	4	2	3	2	3	3	3	5	3

#### A4: Faktorenanalyse zu Kapitel 5.1 (Berufliche Kompetenzen)

Tab. A4.1: KMO-Test auf Stichprobenneigung

Maß der Stichprobenneigung nach Kaiser-Meyer-Olkin.		,874
Bartlett-Test auf Sphärizität	Ungefährtes Chi-Quadrat	1031,794
	df	210
	Signifikanz nach Bartlett	,000

Tab. A4.2: Erklärte Gesamtvarianz

Item	Anfängliche Eigenwerte			Rotierte Summe der quadrierten Ladungen		
	Gesamt	% der Varianz	Kumulierte %	Gesamt	% der Varianz	Kumulierte %
1	6,131	29,195	29,195	2,706	12,884	12,884
2	1,816	8,648	37,843	2,247	10,702	23,587
3	1,372	6,533	44,375	2,038	9,705	33,292
4	1,285	6,119	50,494	2,000	9,522	42,814
5	1,014	4,827	55,321	1,823	8,682	51,497
6	0,938	4,466	59,787	1,741	8,290	59,787
7	0,880	4,190	63,977			
8	0,822	3,914	67,891			
9	0,734	3,496	71,387			
10	0,699	3,329	74,716			
11	0,684	3,257	77,973			
12	0,625	2,978	80,951			
13	0,552	2,629	83,580			
14	0,528	2,516	86,096			
15	0,516	2,455	88,552			
16	0,493	2,346	90,897			
17	0,429	2,042	92,940			
18	0,415	1,975	94,914			
19	0,400	1,905	96,819			
20	0,367	1,748	98,567			
21	0,301	1,433	100,000			

Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse.

Tab. A4.3: Rotierte Komponentenmatrix (Varimax-Rotation)<sup>a</sup>

	Faktoren					
	(Selbst-) Organisation/ Management	Fachübergreifende Kenntnisse und Fähigkeiten	Teamfähigkeit	Soft Skills	Führungskompetenzen	Fachspezifische Kenntnisse
Zeiteinteilung	0,760	0,036	-0,079	0,155	0,234	-0,051
Selbständiges Arbeiten	0,670	0,154	0,124	0,124	-0,050	0,219
Wirtschaftliches Denken	0,645	0,247	0,296	0,191	0,064	-0,064
Selbständige Weiterbildung	0,618	-0,020	0,201	0,191	-0,066	0,450
Planen, Koordinieren, Organisieren	0,493	0,422	0,144	0,027	0,339	0,063
Breites Allgemeinwissen	0,030	0,673	0,075	0,352	-0,066	-0,121
Fächerübergreifendes Denken	0,427	0,659	0,001	0,086	0,120	-0,014
Problemlöse- / Analysefähigkeiten	0,221	0,573	0,208	0,195	0,046	0,208
Praktische (Fach-) Kompetenzen	-0,081	0,543	0,120	0,157	0,216	0,399
Anpassungsfähigkeit	0,068	0,091	0,849	0,120	0,097	-0,064
Teamarbeit	0,150	0,143	0,732	0,094	0,192	0,171
Kreativität	0,102	0,175	0,103	0,661	0,262	-0,053
Lernfähigkeit	0,178	0,200	0,194	0,626	-0,166	0,276
Ausdrucksfähigkeit	0,340	0,109	0,043	0,480	0,224	0,183
Kritisches Denken	0,259	0,305	-0,141	0,478	0,306	0,290
Psychosoziale Fähigkeiten	0,237	0,100	0,438	0,466	0,300	-0,126
Andere führen/ Mitarbeiterführung	0,025	0,032	0,195	0,093	0,801	0,058
Verhandlungsgeschick	0,219	0,195	0,197	0,286	0,678	-0,125
Fachwissen	-0,023	0,161	-0,162	0,245	-0,121	0,709
Fremdsprachen	0,186	-0,001	0,155	-0,075	0,074	0,662
EDV-Fertigkeiten	0,090	0,440	0,399	-0,084	0,277	0,236

Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse. Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung.

a Die Rotation ist in 8 Iterationen konvergiert.

## A5: Clusteranalyse zu Kapitel 5.3 (Berufliche Orientierungen)

A5.1: Hintergrunddaten zur Clusteranalyse, dargestellt in Abb. 5.16

### Clusterzentren der endgültigen Lösung

	Cluster		
	1	2	3
Ich kann mir ein Leben ohne Beruf nur schwer vorstellen.	3	1	1
Ich ziehe eine Tätigkeit, die mich „fesselt“ vor, auch wenn sie mit beruflicher Unsicherheit verbunden ist.	3	3	2
Wenn sich berufliches Fortkommen und Kinder nicht vereinbaren lassen, ist mir mein Beruf wichtiger.	4	4	3
Ich möchte mir schon Einiges leisten können; deshalb ist das Einkommen für mich wichtig.	3	2	2
Ich bevorzuge eine gesicherte Berufsposition, auch wenn die Arbeit weniger meinen sonstigen Erwartungen entspricht.	3	2	4
Ich kann mich auch verwirklichen, ohne berufstätig zu sein.	2	4	4
Ich kann auf viele materielle Dinge verzichten, wenn ich mich nur in meiner Tätigkeit wohlfühle.	2	3	3
Der Beruf ist für mich nur ein Mittel zum Zweck.	3	3	4

### Iterationsprotokoll<sup>a</sup>

Iteration	Änderung in Clusterzentren		
	1	2	3
1	3,656	4,055	3,710
2	0,995	0,430	0,533
3	0,330	0,118	0,162
4	0,162	0,150	0,113
5	0,092	0,116	0,085
6	0,096	0,061	0,066
7	0,000	0,046	0,036
8	0,058	0,000	0,030
9	0,000	0,053	0,044
10	0,000	0,000	0,000

a Konvergenz wurde aufgrund geringer oder keiner Änderungen der Clusterzentren erreicht. Die maximale Änderung der absoluten Koordinaten für jedes Zentrum ist ,000. Die aktuelle Iteration lautet 10. Der Mindestabstand zwischen den anfänglichen Zentren beträgt 7,211.

### Anzahl der Fälle in jedem Cluster

Cluster	1	45
	2	72
	3	87
Gültig		204
Fehlend		12

## A6: Ergänzende Darstellungen zu Kapitel 7

Tab. A6.1: Die Einschätzung eigener Kompetenzen zum Zeitpunkt des Studienabschlusses im Vergleich zwischen Erstbefragung (im Jahr 2001) und Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006), Mittelwerte (Skala: 1 = in hohem Maße ... 5 = gar nicht)

	Mittelwert im Jahr 2006	Mittelwert im Jahr 2001	Mittelwertdifferenz	Korrelation zwischen den Angaben zu beiden Zeitpunkten (Spearman-Rho)	n
Lernfähigkeit	1,8	1,7	0,1	0,34	40
Breites Allgemeinwissen	2,2	2,1	0,1	0,32	39
Fachwissen/ Fachkenntnisse	2,3	2,2	0,1	0,55	40
Kritisches Denken	2,4	2,3	0,1	0,27	41
Anpassungsfähigkeit	2,4	2,2	0,2	0,26	39
Ausdrucksfähigkeit	2,5	2,2	0,3	0,15	40
Fächerübergreifendes Denken	2,5	2,3	0,2	-0,01	39
Kreativität	2,6	2,6	-0,1	0,31	40
Teamarbeit	2,6	2,6	0,0	0,30	40
Planen, Koordinieren, Organisieren	2,7	2,7	-0,1	0,36	40
Zeiteinteilung	2,7	2,6	0,1	0,51	40
Fremdsprachen	3,0	2,8	0,2	0,60	41
EDV-Fertigkeiten	3,0	2,8	0,2	0,23	39
Wirtschaftliches Denken	3,2	2,9	0,3	0,44	40
Verhandlungsgeschick	3,7	3,5	0,2	0,24	40
Andere führen/Mitarbeiterführung	4,0	3,8	0,2	0,18	39

Tab. A6.2: Die Einschätzung aktuell im Berufsleben geforderten Kompetenzen im Vergleich zwischen Erstbefragung (im Jahr 2001) und Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006), Mittelwerte (Skala: 1 = in hohem Maße ... 5 = gar nicht)

	Mittelwert im Jahr 2006	Mittelwert im Jahr 2001	Mittelwertdifferenz	Korrelation zwischen den Angaben zu beiden Zeitpunkten (Spearman-Rho)	n
Planen, Koordinieren, Organisieren	1,5	1,5	0,0	0,06	42
EDV-Fertigkeiten	1,6	1,8	-0,2	0,60	41
Zeiteinteilung	1,8	1,8	0,0	0,24	42
Wirtschaftliches Denken	1,8	1,7	0,1	0,46	42
Ausdrucksfähigkeit	1,9	1,9	0,0	0,23	42
Anpassungsfähigkeit	1,9	2,1	-0,2	0,09	42
Lernfähigkeit	1,9	1,8	0,1	0,46	40
Teamarbeit	2,0	1,8	0,2	0,44	42
Verhandlungsgeschick	2,0	2	0,0	0,11	42
Fächerübergreifendes Denken	2,2	2,2	0,0	0,32	41
Kreativität	2,2	2,2	0,0	0,22	41
Fachwissen / Fachkenntnisse	2,3	2,3	0,0	0,26	42
Andere führen/Mitarbeiterführung	2,4	2,5	-0,1	0,37	42
Breites Allgemeinwissen	2,4	2,5	-0,1	0,39	41
kritisches Denken*	2,5	2	0,5	0,24	42
Fremdsprachen*	3,1	3,4	-0,3	0,60	42

\* = Die Mittelwerte unterscheiden sich signifikant



Tab. A6.3: Die Beurteilung von Aussagen zum Stellenwert des Berufes im Vergleich zwischen Erstbefragung (im Jahr 2001) und Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006), Mittelwerte (Skala: 1 = stimme völlig zu ... 5 = stimme gar nicht zu)

	Mittelwert im Jahr 2006	Mittelwert im Jahr 2001	Mittelwertdifferenz	Korrelation zwischen den Angaben zu beiden Zeitpunkten (Spearman-Rho)	n
Ich kann mir ein Leben ohne Beruf nur schwer vorstellen.	1,9	2,0	-0,1	0,65	43
Ich möchte mir schon Einiges leisten können; deshalb ist das Einkommen für mich wichtig.	2,5	2,6	-0,1	0,46	43
Ich kann auf viele materielle Dinge verzichten, wenn ich mich nur in meiner Tätigkeit wohlfühle.	2,8	3,0	-0,2	0,15	42
Ich ziehe eine Tätigkeit, die mich „fesselt“ vor, auch wenn sie mit beruflicher Unsicherheit verbunden ist.	2,8	2,6	0,2	0,23	43
Ich bevorzuge eine gesicherte Berufsposition, auch wenn die Arbeit weniger meinen sonstigen Erwartungen entspricht.*	2,9	3,5	-0,6	0,31	43
Ich kann mich auch verwirklichen, ohne berufstätig zu sein.	3,4	3,4	0,0	0,50	43
Der Beruf ist für mich nur ein Mittel zum Zweck.	3,9	3,9	0,0	0,41	43
Wenn sich berufliches Fortkommen und Kinder nicht vereinbaren lassen, ist mir mein Beruf wichtiger.	4,0	4,2	-0,2	0,50	43

Tab. A6.4: Angestrebte Beschäftigung (Anzahl der Nennungen)

angestrebte Tätigkeit	Befragungsjahr	
	2001	2006
Keine Nennung	11	9
Abteilungsleiter	2	4
Abteilungsleiterin	1	1
Angestellte	1	0
Angestelltenverhältnis	0	1
Angestellter	1	1
behalten der aktuellen Tätigkeit	0	1
Berater und Wissenschaftler	1	0
Bundeskanzler	0	1
die derzeitige	0	1
Diplom-Verkehringenieur Bereich Eisenbahn	1	0
Director	0	1
EDV-Berater	1	0
Eigenes Unternehmen gründen	0	1
Eisenbahnbetriebsleiter	1	0
Eisenbahnverkehringenieur	0	1
freiberufliche Tätigkeit	1	0
Führungsposition	3	0
geschäftsführende Tätigkeit	1	0
Geschäftsführer	0	1
Gruppenleiter	0	1
Heilpraktikerin	1	1
im Verkehrsministerium	1	0
Ingenieur-Angestellter	1	0
Journalist/Publizist	0	1
Leitende Position	0	1
Leitende Position im Verkehrsbereich	0	1
leitende Tätigkeit	1	0
leitende Tätigkeit in der Verkehrsplanung	1	0
leitender Angestellter	1	1
Leiter Logistik	0	1
Leitungsfunktion	0	1
Leitungsfunktion Ressortleitung	0	1
Leitungsposition	1	0
Logistik-Management	1	0
Logistikplaner	1	0
Manager/ Projektmanager	1	0
Manager; IT Architekt	1	0
Obere Leitungsebene Hochschule	0	1
ÖPNV	0	1
Politiker	0	1
Position im oberen Management Luftverkehr	1	0
Projektleiter	1	1
Prokurist	0	1
Sachbearbeiter Verkehrsplanung- und technik	0	1
Selbständig	0	1

angestrebte Tätigkeit	Befragungsjahr	
	2001	2006
Selbständigkeit behalten	1	0
Selbstständigkeit, völlig neue Herausforderung	0	1
Tätigkeit im ÖPNV Aufgabenträgerbereich	0	1
Teamleiter	1	0
Verkehrsplaner	1	0
Verkehrsplaner im öffentlichen Dienst	1	0
Verkehrsplanerin (in Heimarbeit)	1	0
Verkehrsplanung	0	1
Verkehrsplanungsingenieur	1	0
weiter Verkehrsplaner (und angrenzende Gebiete)	0	1
wie gehabt	0	1
zertifizierter Projektmanager/Großobjekte	1	0

Tab. A6.5: Die Beurteilung der Studienbedingungen im Vergleich zwischen Erstbefragung (im Jahr 2001) und Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006), Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut... 5 = sehr schlecht)

Studienbedingungen	Mittelwert im Jahr 2006	Mittelwert im Jahr 2001	Mittelwertdifferenz	Korrelation beider Befragungszeitpunkte (Spearman-Rho)	n
Ausreichende Anzahl von Plätzen in Lehrveranstaltungen	1,5	1,6	-0,1	0,58	43
Beziehungen zwischen Studierenden und Lehrenden	2,0	2,0	0,0	0,62	43
Zeitliche Koordination des Lehrangebotes*	2,1	2,5	-0,4	0,44	43
Fachliche Spezialisierungs- und Vertiefungsmöglichkeiten	2,2	2,3	-0,1	0,34	43
Fachliche Beratung und Betreuung durch die Lehrenden	2,3	2,1	0,2	0,58	43
Aufbau und Struktur Ihres Studiengangs	2,3	2,5	-0,2	0,53	43
Breite des Lehrangebotes	2,3	2,6	-0,3	0,23	43
Transparenz der Prüfungsanforderungen	2,4	2,2	0,2	0,58	42
Forschungsbezug der Lehre	3,0	3,0	0,0	0,42	43
Zugang zu / Vermittlung von Famulatur(en) / Praktika	3,2	3,0	0,2	0,43	42
Praxisbezug der Lehre	3,4	3,2	0,2	0,57	43

\* = Die Mittelwerte unterscheiden sich signifikant

Tab. A6.6: Die Beurteilung von Aspekten der Lehre im Vergleich zwischen Erstbefragung (im Jahr 2001) und Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006), Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut... 5 = sehr schlecht)

Aspekte der Lehre	Mittelwert im Jahr 2006	Mittelwert im Jahr 2001	Mittelwertdifferenz	Korrelation beider Befragungszeitpunkte (Spearman-Rho)	n
Vermittlung von fachlichem Grundlagenwissen (2006) / Vermittlung von Fachwissen (2001)	2,0	2,1	-0,1	0,40	42
Einübung in selbständiges Lernen / Arbeiten	2,5	2,3	0,2	0,47	41
Einübung in wissenschaftliche Arbeitsweisen	2,8	2,8	0,0	0,54	40
Einübung in schriftliche Ausdrucksfähigkeit	3,2	3,2	0,0	0,41	42
Erlernen sozialer/ kommunikativer Fähigkeiten	3,4	3,2	0,2	0,31	42
Einübung in mündliche Präsentation	3,4	3,4	0,0	0,67	42

Tab. A6.7: Die Beurteilung des Wertes des Studiums im Vergleich zwischen Erstbefragung (im Jahr 2001) und Wiederholungsbefragung (im Jahr 2006), Mittelwerte (Skala: 1 = sehr gut... 5 = sehr schlecht)

Wert des Studiums	Mittelwert im Jahr 2006	Mittelwert im Jahr 2001	Mittelwertdifferenz	Korrelation beider Befragungszeitpunkte (Spearman-Rho)	n
... der Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere?	1,8	2,0	-0,2	0,22	42
... der Möglichkeit, den studentischen Freiraum zu genießen?	1,8	1,8	0,0	0,39	42
... der Möglichkeit, sich persönlich zu entwickeln?	2,1	2,0	0,1	0,37	41
... der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf?	2,9	2,9	0,0	0,10	41



# Befragung der Absolventen der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden

## Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens

- Bitte beantworten Sie die Fragen in der vorgegebenen Reihenfolge und kreuzen Sie die entsprechende Antwort an bzw. füllen Sie möglichst leserlich die vorgesehenen Textfelder aus!
- Verwenden Sie hierzu bitte nur Kugelschreiber oder Füllfederhalter, keinen Bleistift oder hellen Faserstift!
- In den meisten Fällen ist ein Kästchen anzukreuzen. Falls mehrere Kästchen angekreuzt werden können, ersehen Sie dies aus dem Hinweis: "Mehrfachnennungen möglich"!
- Gelegentlich werden Sie im Fragebogen aufgefordert, für Sie nicht zutreffende Fragen zu überspringen; dies geschieht mit dem Hinweis: "Bitte weiter mit Frage ..."!
- Falls Sie versehentlich das falsche Kästchen angekreuzt haben, schwärzen Sie bitte die falsche Markierung und markieren Sie das richtige Kästchen.
- Falls der Platz für Ihre Angaben bei einzelnen Fragen nicht ausreicht, machen Sie diese auf einem gesonderten Blatt und fügen Sie dieses dem Fragebogen bei!
- Kommentare zum Fragebogen sind uns willkommen!

## A - Vor dem Studium

A - 1 Wie wichtig waren Ihnen folgende Gründe bei der Entscheidung für Ihr an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden abgeschlossenes Studienfach?

	sehr wichtig					unwichtig
	1	2	3	4	5	
Spezielles Fachinteresse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Eigene Begabung, Fähigkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Fester Berufswunsch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Gute Aussichten auf sicheren Arbeitsplatz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ausweichlösung, da z.B. Numerus Clausus im gewünschten Fach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

A - 2 Welche Durchschnittsnote hatten Sie in dem Schulzeugnis, mit dem Sie Ihre Studienberechtigung erworben haben?

Durchschnittsnote:  ,  (Bitte eintragen!)

A - 3 Haben Sie vor dem Studium eine berufliche Ausbildung begonnen?

- Ja, und abgeschlossen       Ja, aber nicht abgeschlossen       Nein

## B - Verlauf des Studiums

B - 1 Bitte informieren Sie uns über Ihr an der Fakultät Verkehrswissenschaften zuletzt abgeschlossenes grundständiges Studium! (Nicht gemeint sind Studiengänge für Postgraduierte und Promotionsstudiengänge!)

Beginn/ Ende (Monat, Jahr)	Studiengang/ Studienfächer	Art des höchsten Abschlusses	Art der abgelegten Prüfung/ Note
von Monat <input type="text"/> <input type="text"/> von Jahr <input type="text"/> <input type="text"/> bis Monat <input type="text"/> <input type="text"/> bis Jahr <input type="text"/> <input type="text"/>	Fach _____ ggf. Studienrichtung/ Vertiefung _____ ggf. Studienrichtung/ Vertiefung _____	<input type="checkbox"/> Bachelor/ Baccalaureus  <input type="checkbox"/> Master  <input type="checkbox"/> Diplom	Zwischenprüfung/ Vordiplom  Note: <input type="text"/> , <input type="text"/>  Abschlussprüfung  Gesamtnote: <input type="text"/> , <input type="text"/>

**B - 2 Wie viele Semester haben Sie insgesamt an Hochschulen studiert (Hochschulsemester)?  
Wie viele Semester haben Sie das an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden  
abgeschlossene Fach studiert (Fachsemester)?**

Hochschulsemester:   (Bitte eintragen!)  
(Wie lange insgesamt an Hochschulen?)

Fachsemester:   (Bitte eintragen!)  
(Fachstudiendauer laut letztem Studentenausweis/ Zeugnis?)

**B - 2a Gab es in Ihrem Studium aus einem der folgenden Gründe Verzögerungen?**

	Nein	Ja, 1 Semester	Ja, 2 Semester	Ja, mehr als 2 Semester
Durch Wartezeiten (wegen Nichtzulassung zu Lehrveranstaltungen) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wegen nicht bestandener Prüfungen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wegen einer Umstellung der Prüfungs- oder Studienordnung .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wegen Nichtzulassung zu einer / mehrerer Prüfung(en) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schlechte Koordination der Studienangebote (Überschneidung von Lehrveranstaltungen etc.) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wegen Erwerbstätigkeit(en) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wegen familiärer Gründe (z.B. Kinder, Pflege von Angehörigen etc.) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Bitte eintragen!)

**B - 3 Haben Sie nach der Erstimmatrikulation die Hochschule oder Ihren Studiengang/ -fach gewechselt?**

- Ich habe nicht gewechselt. ... **Bitte weiter mit B - 5!**
- Ich habe den Studiengang/ das Studienfach gewechselt. Von welchem? .....
- Ich habe die Hochschule gewechselt. Woher? .....
- (Bitte eintragen!)

**B - 4 Inwieweit haben die folgenden Gründe den Wechsel bewirkt? (Kreuzen Sie bitte jede Zeile an!)**

	sehr stark				gar nicht
	1	2	3	4	5
Schwierigkeiten bei der Bewältigung des Lehrstoffes/ der Prüfungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schlechte Betreuung durch Lehrende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schlechte Lehrqualität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eingeschränktes/ uninteressantes Lehrangebot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schlechte Berufsaussichten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Falsche Vorstellungen/ mangelnde Informationen über den Studiengang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufnahme des ursprünglich gewünschten Studiums	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anderung meines Berufsziels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Private Zwänge (Partner, Familie etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finanzielle Zwänge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rechtliche Grundlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere Gründe: .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Bitte eintragen!)

**B - 5 Waren Sie aus studienbezogenen Gründen im Ausland?**

- Nein ... **Bitte weiter mit B - 7!**
- Ja, insgesamt:   Monate (Bitte eintragen!)

**B - 6 Welchen Zweck hatte Ihr Aufenthalt / hatten Ihre Aufenthalte? (Mehrfachnennungen möglich!)**

- Sprachkurs  Auslandssemester  Praktikum  Sonstiges (Was? .....) (Bitte eintragen!)



**B - 7 Haben Sie neben Ihrem Studium ein Praktikum bzw. mehrere Praktika absolviert? (Nicht gemeint sind Laborpraktika bzw. andere praktische Lehrveranstaltungen!)**

Nein, ich habe kein Praktikum absolviert. ... *Bitte weiter mit B - 9!*

Warum? \_\_\_\_\_

(Bitte eintragen!)

Ja, ich habe  <sup>(Anzahl)</sup> Pflichtpraktika absolviert Gesamtdauer?   Monate

Ja, ich habe  <sup>(Anzahl)</sup> freiwillige Praktika absolviert Gesamtdauer?   Monate

**B - 8 Bei welcher Einrichtung/ welchen Einrichtungen haben Sie Ihr Praktikum/ Ihre Praktika absolviert? (Mehrfachnennungen möglich!)**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Universität, Fachhochschule                  | <input type="checkbox"/> Gütertransport und -logistik                         |
| <input type="checkbox"/> Forschungsinstitut / Forschung & Entwicklung | <input type="checkbox"/> Personennah- und -fernverkehr (ÖPNV/Bahn/Flug)       |
| <input type="checkbox"/> Öffentliche Verwaltung, Behörde              | <input type="checkbox"/> Tourismusunternehmen (Reise etc.)                    |
| <input type="checkbox"/> Partei, Verband, Kirche, Verein              | <input type="checkbox"/> Kommunikationsdienstleister/Netzbetreiber            |
| <input type="checkbox"/> Medien (Rundfunk, TV, Presse)                | <input type="checkbox"/> Ingenieur-/Planungs-/Beratungsbüro bzw. -unternehmen |
| <input type="checkbox"/> Kultur, Museum, Bibliothek, Archiv           | <input type="checkbox"/> Luft- und Raumfahrttechnik                           |
| <input type="checkbox"/> Bildungseinrichtung                          | <input type="checkbox"/> Fahrzeugbau  |
| <input type="checkbox"/> Sonstige Dienstleistungen                    | <input type="checkbox"/> Sonstige Einrichtung, und zwar: _____                |
- (Bitte eintragen!)

**B - 9 Wie häufig haben Sie in den Semesterferien und im laufenden Semester gearbeitet?**

	nie	nur gelegentlich	häufig	immer
In den Semesterferien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Vorlesungszeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte beurteilen Sie folgende Aspekte:

	trifft voll und ganz zu			trifft überhaupt nicht zu	
	1	2	3	4	5
Die Erwerbstätigkeit hat zur Praxisnähe beigetragen. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durch die Erwerbstätigkeit konnte ich mich nicht genügend auf das Studium konzentrieren. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**B - 10 Waren Sie im Verlauf Ihres Studiums als studentische Hilfskraft tätig?**

- Nein     Ja, weniger als 1 Jahr     Ja, zwischen 1 und 2 Jahren     Ja, länger als 2 Jahre

**B - 11 Wie fundiert waren Ihre Sprachkenntnisse zum Zeitpunkt des Studienabschlusses? (Kreuzen Sie bitte jede Zeile an!)**

	keine Kenntnisse	Grundkenntnisse	gute Kenntnisse	sehr gute Kenntnisse
Russisch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Englisch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Französisch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spanisch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere Fremdsprache: _____		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Bitte eintragen!)

**B - 12 Wie fundiert waren Ihre EDV-Kenntnisse beim Studienabschluss? (Kreuzen Sie bitte jede Zeile an!)**

	keine Kenntnisse	Grundkenntnisse	gute Kenntnisse	sehr gute Kenntnisse
Textverarbeitung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internetnutzung ("Browser", E-Mail etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programmiersprachen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere, fachspezifische Programme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Welche? _____)				

(Bitte eintragen!)

**B - 13 Haben Sie sich vor dem Studium an der TU Dresden auch an anderen Universitäten oder Fachhochschulen um einen Studienplatz beworben?**

Ja, an welcher/n? \_\_\_\_\_  Nein

(Bitte eintragen!)

**B - 14 Warum haben Sie sich für Dresden entschieden? (Kreuzen Sie bitte jede Zeile an!)**

	trifft voll und ganz zu				trifft überhaupt nicht zu
	1	2	3	4	5
Wohnort-/ Heimatnähe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Private Gründe (z.B. Freunde, Familie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ruf der Uni und der Dozenten, Lehrqualität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spezielles Lehrangebot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Studiensituation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finanzielle Gründe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Interesse an der Region	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dresden und Umgebung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kulturelles Angebot der Stadt/ Region	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ablehnung(en) an anderen Unis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anderer Grund: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Bitte eintragen!)

**C - Beurteilung des Studiums**

**C - 1 Wie beurteilen Sie rückblickend die Studienbedingungen Ihres an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden abgeschlossenen Faches hinsichtlich der folgenden Aspekte? (Bitte jede Zeile ankreuzen!)**

	sehr gut	2	3	4	sehr schlecht
	1				5
Aufbau und Struktur des Studienganges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transparenz der Prüfungsanforderungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Breite des Lehrangebotes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fachliche Spezialisierungs- und Vertiefungsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitliche Koordination des Lehrangebotes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forschungsbezug der Lehre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Praxisbezug der Lehre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugang zu/ Vermittlung von Betriebspraktika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beziehungen zwischen Studierenden und Lehrenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fachliche Beratung und Betreuung durch die Lehrenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausreichende Anzahl von Plätzen in Lehrveranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Übereinstimmung von Lehr- und Prüfungsformat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Organisation / Ablauf von Prüfungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abstimmung des Lehrangebots hinsichtlich Prüfungsanforderungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prüfungsvorbereitung durch Lehrveranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einsatz moderner Lehr- und Prüfungsformen (z.B. E-Learning)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erkennbarkeit von Lehr- und Lernzielen in den Fachdisziplinen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Interdisziplinäre Wissensvermittlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inhaltliche Abstimmung zwischen den einzelnen Lehrveranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verfügbarkeit von Zeit für das Selbststudium	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chance zur Teilnahme an Forschungsprojekten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bereitstellung von Lehr- und Arbeitsmaterialien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fachliche Kompetenz der Lehrenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Didaktische Kompetenz der Lehrenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**C - 2 Wie beurteilen Sie rückblickend die folgenden Rahmenbedingungen Ihres Studiums an der TU Dresden? (Bitte jede Zeile ankreuzen!)**

	sehr gut			sehr schlecht	
	1	2	3	4	5
Qualität der Verwaltung (Studiendekanat, Imma-Amt, Prüfungsamt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausstattung der Bibliotheken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffnungszeiten der Bibliotheken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugang zu EDV-Diensten (Internet, E-Mail, Datenbanken)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einflussmöglichkeiten der Studierenden an der Hochschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Raumsituation in Ihrem Fach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Technische Ausstattung in Ihrem Fach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Klima unter den Studierenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebot der Mensen und Cafeterien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kulturelles Angebot der Stadt Dresden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wohnsituation in Dresden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Verkehrsmittel in Dresden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**C - 3 Wie beurteilen Sie rückblickend die folgenden Aspekte der Lehre in Ihrem an der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden abgeschlossenen Fach? (Bitte jede Zeile ankreuzen!)**

	sehr gut			sehr schlecht	
	1	2	3	4	5
Vermittlung von fachlichem Grundlagenwissen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vermittlung von praktischen fachbezogenen Kompetenzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einübung in Teamarbeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vermittlung von betriebswirtschaftlichen Aspekten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erlernen sozialer/ kommunikativer Fähigkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einübung in selbstständiges Lernen/ Arbeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einübung in wissenschaftliche Arbeitsweisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einübung in mündliche Präsentation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einübung in schriftliche Ausdrucksfähigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**C - 3a Wie beurteilen Sie rückblickend die folgenden Aspekte der Leistungsanforderungen im Studium? (Bitte jede Zeile ankreuzen!)**

	sehr groß			sehr gering	
	1	2	3	4	5
Zeitlicher Aufwand für Veranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umfang des Lehrstoffes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In mündlichen und schriftlichen Prüfungen zu erbringende Leistungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Psychische Belastung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Physische Belastung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**C - 4 Haben Sie in Ihrem Studium an der TU Dresden bestimmte Studienangebote vermisst?**

Ja, und zwar: \_\_\_\_\_ (Bitte eintragen!)  Nein

**C - 5 Wie beurteilen Sie rückblickend den Wert Ihres Studiums hinsichtlich... (Bitte jede Zeile ankreuzen!)**

	sehr gut			sehr schlecht	
	1	2	3	4	5
... der Nützlichkeit des Hochschulabschlusses für die berufliche Karriere?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... der Verwendbarkeit der Studieninhalte im Beruf?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... der Möglichkeit, sich persönlich zu entwickeln?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... der Möglichkeit, den studentischen Freiraum zu genießen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**C - 6 Wie würden Sie sich hinsichtlich Ihres bisherigen Werdegangs aus heutiger Sicht verhalten?**

- Ich würde kein Abitur mehr machen. ... *Bitte weiter mit D - 1!*
- Ich würde Abitur machen, aber nicht mehr studieren. ... *Bitte weiter mit D - 1!*
- Ich würde nach dem Abitur zunächst eine Berufsausbildung absolvieren und dann studieren.
- Ich würde gleich nach dem Abitur studieren.

**C - 7 Wenn Sie wieder studieren würden: Welches Fach würden Sie dann voraussichtlich studieren?**

- Ein anderes Fach an einer anderen Hochschule
- Ein anderes Fach an derselben Hochschule
- Das gleiche Fach an einer anderen Hochschule
- Das gleiche Fach an derselben Hochschule

**D - Nach dem Studium**

**D- 1 Bitte tragen Sie in der folgenden Tabelle Ihre erste und Ihre derzeit aktuelle Tätigkeit seit Ihrem Studienabschluss ein. (Nennen Sie ggf. bitte auch Honorararbeit, Weiterqualifizierung, Umschulung oder Fortbildung, Zeiten der Erwerbslosigkeit (z.B. Hausfrau/-mann, auch Weltreise o.ä.))!**

**ERSTE TÄTIGKEIT**

Beginn (Monat/ darunter das Jahr)	Ende (Monat/ darunter das Jahr)	Tätigkeits- bezeichnung (Bitte nennen!)	Berufliche Stellung (Code A) <i>Codes siehe letzte Seite!</i>	Tätigkeits- form (Code B)	Branche (Code C)	Wochenarbeitszeit		Monatliches Bruttoeinkommen incl. Zulagen in € (unbezahlt = 0 €)	Befris- tung
						laut Vertrag (Stunden)	tatsäch- lich (Stunden)		
<input type="text"/>	<input type="text"/>	-----	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<i>Sollten Sie parallel noch eine weitere Tätigkeit ausgeübt haben, geben Sie bitte auch diese an!</i>									
<input type="text"/>	<input type="text"/>	-----	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

**AKTUELLE TÄTIGKEIT**

Beginn (Monat/ darunter das Jahr)	Ende (Monat/ darunter das Jahr)	Tätigkeits- bezeichnung (Bitte nennen!)	Berufliche Stellung (Code A) <i>Codes siehe letzte Seite!</i>	Tätigkeits- form (Code B)	Branche (Code C)	Wochenarbeitszeit		Monatliches Bruttoeinkommen incl. Zulagen in € (unbezahlt = 0 €)	Befris- tung
						laut Vertrag (Stunden)	tatsäch- lich (Stunden)		
<input type="text"/>	<input type="text"/>	-----	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<i>Sollten Sie parallel noch eine weitere Tätigkeit ausüben, geben Sie bitte auch diese an!</i>									
<input type="text"/>	<input type="text"/>	-----	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

D - 2 Bitte geben Sie an, wie sich Ihr Einstieg in das Berufsleben bislang gestaltet. Teilen Sie uns dazu bitte mit, wie Sie zu den entsprechenden Zeitpunkten beschäftigt waren, und geben Sie dabei bitte auch Zeiten der Arbeitssuche oder der Familienbetreuung u.ä. an. (Wenn zu einem Zeitpunkt mehrere Angaben auf Sie zutreffen, können Sie mehrere Felder ankreuzen. Addieren Sie dann in den hinteren Spalten ggf. die Einzelwerte und tragen Sie die Summe ein.)

Zeitpunkt nach Studienabschluss	unmittelbar nach Abschluss	3 Monate nach Abschluss	6 Monate nach Abschluss	9 Monate nach Abschluss	12 Monate nach Abschluss	18 Monate nach Abschluss	24 Monate nach Abschluss	36 Monate nach Abschluss	48 Monate nach Abschluss
<b>Trainee</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Werkvertrag, Honorararbeit</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Jobben</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Selbstständige Erwerbstätigkeit</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Nichtselbstständige Erwerbstätigkeit (ohne Werkvertrag, Honorararbeit)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Forschungsstipendium</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Promotion</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Studium, Fort- und Weiterbildung (Vollzeit, langfristig)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Berufsausbildung, Umschulung, Praktikum, Volontariat</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Elternzeit, Erziehungsurlaub, Hausfrau, Hausmann, Familienarbeit</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Stellensuche, arbeitslos</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Sonstiges (z.B. Wehr-/Zivildienst, Urlaub)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Branche (Code siehe letzte Seite) Bei mehreren Tätigkeiten: für die mit den meisten Stunden!</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Berufliche Stellung (Code siehe letzte Seite) Bei mehreren Tätigkeiten: für die mit den meisten Stunden!</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Vertraglich vereinbarte Wochenarbeitszeit in Stunden (ggf. Summe)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Tatsächlich geleistete Wochenarbeitszeit in Stunden (ggf. Summe)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Gesamtes Bruttomonatseinkommen in Euro (ggf. Summe aller Einkommen)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Befristung Bei mehreren Tätigkeiten: für die mit den meisten Stunden!</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**D - 3** Wieviele Mitarbeiter hat(te) das Unternehmen bzw. die Einrichtung, in der Sie in Ihrer aktuellen/ letzten Tätigkeit arbeit(et)en ungefähr?

- Ich war seit Studienabschluss noch nicht berufstätig. ... *Bitte weiter mit E - 1!*
- 1 - 10                       11 - 100                       101 - 1.000                       1.001 - 10.000                       über 10.000
- Ich war zwar schon berufstätig, weiß aber nicht wie viele Mitarbeiter das Unternehmen hatte bzw. hat.

**E - Zusatzqualifikation/ Weiterbildung**

**E - 1** Haben Sie seit Ihrem Studienabschluss ein weiteres Studium oder eine Promotion begonnen? (Mehrfachnennungen möglich!)

- Nein                       Ja, und zwar: ... *Bitte in die folgende Tabelle eintragen!*

Art	begonnen	abgeschlossen	An welcher Hochschule?	In welchem Fach?	Art des (angestrebten) Abschlusses?
Promotion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-----	-----	<i>Bitte tragen Sie die entsprechende Zahl ein!</i> 1 Bachelor 2 Magister/ Master 3 Diplom 4 Staatsexamen
Aufbaustudium	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-----	-----	
Zweitstudium	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-----	-----	
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-----		

**E - 2** Nahmen Sie seit Ihrem Studienabschluss an einer oder mehreren Weiterbildungsveranstaltung/en (Kurse, Workshops etc.) - bezogen auf Ihre derzeitige oder angestrebte berufliche Karriere - teil?

- Nein ... *Bitte weiter mit E - 5!*                       Ja, an einer                       Ja, an mehreren

**E - 3** Welche Inhalte wurden in den von Ihnen besuchten Veranstaltungen vermittelt? (Mehrfachnennungen möglich!)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Neues Wissen aus meinem Fachgebiet                        | <input type="checkbox"/> Betriebswirtschaftliches Wissen             |
| <input type="checkbox"/> Auffrischung aus meinem Fachgebiet                        | <input type="checkbox"/> Management-/ Führungskompetenzen            |
| <input type="checkbox"/> Disziplinübergreifendes Fachwissen verschiedener Bereiche | <input type="checkbox"/> Rechtliche Kenntnisse                       |
| <input type="checkbox"/> Methodische Kompetenzen                                   | <input type="checkbox"/> Kommunikations- oder Präsentationstechniken |
| <input type="checkbox"/> Fremdsprachenkompetenzen                                  | <input type="checkbox"/> Umgang mit Kunden/ Klienten                 |
| <input type="checkbox"/> Computerfertigkeiten                                      |  |
| <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: -----                                  | <i>(Bitte eintragen!)</i>  |

**E - 4** Inwieweit hat Ihnen die Weiterbildung tatsächlich geholfen ... (Kreuzen Sie bitte jede Zeile an!)

	sehr stark		gar nicht		
	1	2	3	4	5
... eine Erwerbstätigkeit zu finden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mit den Anforderungen zurecht zu kommen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... den Rahmen Ihrer Tätigkeit zu erweitern?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Ihre berufliche Situation zu verbessern?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Sonstiges: -----	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*(Bitte eintragen!)*

**E - 5** Kennen Sie die Weiterbildungsangebote der TU Dresden?

- Nein
- Ja .....Welche Angebote kennen Sie? ----- *(Bitte eintragen!)*

**E - 5a Haben Sie in diesem Rahmen schon einmal an einer Weiterbildung an der TU Dresden teilgenommen?**

- Nein
- Ja, einmal .....An welcher? ----- (Bitte eintragen!)
- Ja, mehrfach .....An welchen? ----- (Bitte eintragen!)

**E - 6 Inwieweit sind Sie grundsätzlich an einem weiteren Kontakt zur TU Dresden interessiert?**

sehr stark					gar nicht
1	2	3	4	5	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

**E - 7 Bitte nehmen Sie zu folgenden Aussagen Stellung!**

	trifft zu			trifft nicht zu		ist bereits geschehen
	1	2	3	4	5	
Ich würde Mitglied in einem Absolventennetzwerk meiner Fakultät/ Fachrichtung werden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich würde Mitglied im fächerübergreifenden Absolventennetzwerk der TU Dresden werden (Mitgliedschaft ist kostenlos).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich würde einen halbjährlichen Absolventenbrief der TU Dresden abonnieren (kostenloser Bestandteil der Mitgliedschaft im TU-Absolventennetzwerk).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich würde einen zentralen Alumnitag der TU Dresden besuchen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Was würden Sie sich an einem Absolvententag der TU Dresden wünschen? ----- (Bitte eintragen!)

Woran wären Sie evtl. noch interessiert? ----- (Bitte eintragen!)

**F - Stellensuche**

**F - 1 Ab wann haben Sie versucht, eine Beschäftigung zu finden? (Bitte nur eine Antwort ankreuzen!)**

- Noch gar nicht
  - Während der Zeit meines Studienabschlusses
  - Ca.   Monate vor Studienabschluss
  - Ca.   Monate nach Studienabschluss
- (Bitte Anzahl eintragen!)

**F - 2 Was haben Sie unternommen, um nach dem Studium eine Beschäftigung zu finden? (Mehrfachnennungen möglich!)**

- Ich habe (noch) nichts unternommen. ... Bitte weiter mit F - 6!
- (01)  Bewerbung auf Stellenausschreibungen
- (02)  Initiativbewerbung/ Blindbewerbung
- (03)  Suche über Agentur für Arbeit/ Arbeitsamt
- (04)  Stellensuche über Internet
- (05)  Nutzung der Kontakte zu Lehrenden der TU Dresden
- (06)  Nutzung der Kontakte während eines Jobs/ Praktikums während des Studiums
- (07)  Nutzung der Kontakte während einer Ausbildung/ Tätigkeit vor dem Studium
- (08)  Versuch, mich selbständig zu machen
- (09)  Nutzung persönlicher Kontakte (Eltern, Freunde, Verwandte etc.)
- (10)  Absolventenmessen (HS-Kontaktbörse)
- (11)  Private Vermittlungsagentur
- (12)  Sonstiges: ----- (Bitte eintragen!)

**F - 3 Welche Vorgehensweise führte zu Ihrer ersten Beschäftigung? (Bitte tragen Sie die entsprechende Nummer aus Frage F - 2 ein!)**

Erfolgreiche Strategie:   (Bitte eintragen!)  Ich habe noch keine Stelle gefunden!

**F - 4 Bei wie vielen Arbeitgebern haben Sie sich beworben?**

Zahl der Bewerbungen:   (Bitte eintragen! Keine = 0)

**F - 5 Wie oft wurden Sie zu Vorstellungsgesprächen eingeladen?**

Zahl der Gespräche:   (Bitte eintragen! Keine = 0)

**F - 6 Wie viele Monate haben Sie aktiv gesucht (aktive Suchdauer insgesamt), bis Sie Ihre erste Stelle fanden?**

Monate:   (Bitte eintragen!)  Ich habe noch keine Stelle gefunden!

**F - 7 Welche Schwierigkeiten sind Ihnen bei Ihrer Stellensuche - unabhängig von deren Erfolg - bislang begegnet? (Mehrfachnennungen möglich!)**

- Ich habe bisher keine Probleme gehabt. ... **Bitte weiter mit F - 8!**
- Es wurden meist Absolventen mit einem anderen Schwerpunkt gesucht.
- Oft wurde ein anderer Studienabschluss verlangt (z.B. Promotion statt Diplom, FH- statt Uni-Abschluss etc.).
- Es wurden Kenntnisse und Fähigkeiten verlangt, die im Studium nicht vermittelt wurden.
- Die angebotene(n) Stelle(n) entsprach(en) nicht meinen Gehaltsvorstellungen.
- Die angebotene(n) Stelle(n) entsprach(en) nicht meinen Vorstellungen über Arbeitszeit und/ oder Arbeitsbedingungen.
- Es wurden überwiegend Bewerber mit Berufserfahrung gesucht.
- Die angebotene(n) Stelle(n) war(en) zu weit entfernt.
- Es wurden spezielle Kenntnisse verlangt, die ich nicht habe (z.B. EDV, Fremdsprachen etc.).
- Die angebotene(n) Stelle(n) entsprach(en) nicht meinen inhaltlichen Vorstellungen.
- Die angebotene(n) Stelle(n) ließ(en) sich nicht mit der Familie vereinbaren.
- Andere Probleme, und zwar: \_\_\_\_\_ (Bitte eintragen!)

**F - 8 Geben Sie bitte an, wie wichtig die folgenden Aspekte für Sie beim Berufsstart waren bzw. - falls Sie noch nicht berufstätig waren - wie wichtig diese heute sind!**

	sehr wichtig			gar nicht wichtig	
	1	2	3	4	5
Hohes Einkommen und Karrierechancen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attraktive Gegend/ Stadt zum Leben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Interessante Tätigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeits- und Betriebsklima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vereinbarkeit von Beruf und Familie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weitgehend eigenständige Arbeitsgestaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**G - Berufsstart**

Falls Sie berufstätig sind bzw. nach dem Studienabschluss schon berufstätig waren ..... weiter mit G - 1!  
 Falls Sie seit Ihrem Studienabschluss noch nicht berufstätig waren ..... weiter mit H - 1!

**G - 1 Wie wichtig waren Ihrer Meinung nach die folgenden Aspekte für Ihren ersten Arbeitgeber, Sie zu beschäftigen? (Bitte jede Zeile ankreuzen!)**

	sehr wichtig			gar nicht wichtig	
	1	2	3	4	5
Mein Studiengang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine fachliche Spezialisierung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Thema meiner Abschlussarbeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Examensnote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Praxiserfahrungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Fremdsprachenkenntnisse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine persönlichen Beziehungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Computer-Kenntnisse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine sozialen Kompetenzen (sprachliche Gewandtheit, Auftreten)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Bereitschaft zum Wohnortwechsel (auch ins Ausland)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ruf der Hochschule, an der ich studierte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Auslandserfahrungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ein zügiges Studium	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Bereitschaft zu finanziellen Abstrichen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Empfehlungen/ Referenzen von Dritten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Geschlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Weltanschauung (z.B. Parteimitgliedschaft, Religion)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**G - 2 Wo ist Ihr gegenwärtiger Arbeitsplatz bzw. - falls Sie zur Zeit nicht berufstätig sind - wo war Ihr letzter Arbeitsplatz? (Bitte nur eine Angabe!)**

- Dresden  Alte Bundesländer  
 Sachsen (ohne Dresden)  Ausland, und zwar: ----- (Bitte eintragen!)  
 Anderes Neues Bundesland

**G - 3 Wenn Sie Ihre Stelle schon einmal gewechselt haben: Was waren Ihre Gründe, den Arbeitsplatz zu wechseln? (Mehrfachnennungen möglich!)**

- Ich habe noch nicht gewechselt. ... **Bitte weiter mit G - 4!**
- Interessante Aufgabe  Selbstständigkeit  
 Eigenständigeres Arbeiten  Wegfall der Stelle  
 Höheres Einkommen  Kündigung durch den Arbeitgeber  
 Bessere Aufstiegschancen  Zu hohe Anforderungen  
 Besseres Betriebsklima  Zu geringe Anforderungen  
 Vorher nur Übergangslösung  Wunsch nach Ortswechsel  
 Befristeter Vertrag  Unvereinbarkeit von Beruf und Familie  
 Weiterqualifikationsmöglichkeiten  Andere persönliche Gründe: ----- (Bitte eintragen!)  
 Sonstige Gründe: ----- (Bitte eintragen!)

**G - 4 Inwieweit traten bei Ihrem Berufsstart folgende Probleme auf? (Bitte jede Zeile ankreuzen!)**

	sehr stark					gar nicht
	1	2	3	4	5	5
Hektik im Beruf, Termindruck, Arbeitsüberlastung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Undurchschaubarkeit betrieblicher Entscheidungsprozesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gefühl der Unterforderung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fühlte mich nicht qualifiziert genug (Wissen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fühlte mich nicht qualifiziert genug (praktische Kompetenzen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mangel an Kooperation unter den Kolleg/innen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probleme mit Vorgesetzten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vereinbarkeit von Beruf und Familie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenig Feedback über geleistete Arbeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schwierigkeiten mit bestimmten beruflichen Normen (z.B. geregelte Arbeitszeit, Kleidung, Betriebshierarchie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H - Berufliche Kompetenzen, Anforderungen und Zufriedenheit**

**H - 1 Bitte geben Sie an, in welchem Maße Sie über die folgenden Kompetenzen bei Studienabschluss verfügt haben und in welchem Maße diese auf Ihrer jetzigen / letzten Stelle gefordert sind bzw. waren! (Falls Sie bisher nicht berufstätig waren, füllen Sie nur die linke Spalte aus!)**

Kompetenzen bei Studienabschluss					jetzt geforderte Kompetenzen					
in hohem Maße		gar nicht			in hohem Maße		gar nicht			
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fachwissen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Praktische (Fach-)Kompetenzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lernfähigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kreativität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zeiteinteilung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kritisches Denken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ausdrucksfähigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Selbstständiges Arbeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Selbstständige Weiterbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Problemlöse-/Analysefähigkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Breites Allgemeinwissen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fächerübergreifendes Denken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fremdsprachen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EDV-Fertigkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Planen, Koordinieren, Organisieren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wirtschaftliches Denken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Verhandlungsgeschick	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Psychosoziale Kompetenzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Teamarbeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Anpassungsfähigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Andere führen/ Mitarbeiterführung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sonstiges, und zwar:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

----- (Bitte eintragen!)

**H - 2 Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit Ihrer derzeitigen beruflichen Situation?**

sehr zufrieden					sehr unzufrieden
1	2	3	4	5	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H - 2a Wie zufrieden sind Sie im Einzelnen mit nachfolgend genannten Aspekten Ihrer beruflichen Situation?**

Ich war noch nicht berufstätig. ... *Bitte weiter mit I - 1!*

	sehr zufrieden				gar nicht zufrieden
	1	2	3	4	5
Hohes Einkommen und Karrierechancen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attraktive Gegend/ Stadt zum Leben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Interessante Tätigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeits- und Betriebsklima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vereinbarkeit von Beruf und Familie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weitgehend eigenständige Arbeitsgestaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**I - Zukunft, berufliche Pläne und Orientierungen**

**I - 1 Welche beruflichen Veränderungen wollen Sie in den nächsten zwei Jahren realisieren? (Mehrfachnennungen möglich!)**

Ich beabsichtige...  keine Veränderung. ... *Bitte weiter mit I - 2!*

- erstmals eine Tätigkeit aufzunehmen.
- mich auf Kindererziehung/ Familie zu konzentrieren.
- die Beschäftigung/ den Tätigkeitsbereich zu wechseln.
- ein Vollzeit-/ Teilzeit-Studium zu beginnen.
- die Anzahl der Arbeitsstunden zu erhöhen.
- die Anzahl der Arbeitsstunden zu vermindern.
- eine eigene Firma / ein eigenes Unternehmen zu gründen.
- eine selbständige/ freiberufliche Tätigkeit aufzunehmen.
- beruflich aufzusteigen.
- eine größere Arbeitsplatzsicherheit zu erreichen.
- eine Beschäftigung, die mehr meinen Fähigkeiten entspricht, aufzunehmen.
- mich beruflich weiter zu qualifizieren (außer Facharztausbildung / Zusatz- oder Gebietsbezeichnung).
- wieder ins Berufsleben einzusteigen. (z.B. nach Elternzeit/ Arbeitslosigkeit)
- Sonstiges: \_\_\_\_\_

(Bitte eintragen!)

**I - 2 Es folgen nun einige allgemeine Aussagen über den Stellenwert des Berufs. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den jeweiligen Aussagen zustimmen! (Bitte jede Zeile ankreuzen!)**

	stimme				stimme gar
	völlig zu				nicht zu
	1	2	3	4	5
Ich kann mir ein Leben ohne Beruf nur schwer vorstellen. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich ziehe eine Tätigkeit, die mich "fesselt" vor, auch wenn sie mit beruflicher Unsicherheit verbunden ist. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn sich berufliches Fortkommen und Kinder nicht vereinbaren lassen, ist mir mein Beruf wichtiger. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich möchte mir schon Einiges leisten können; deshalb ist das Einkommen für mich wichtig. ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich bevorzuge eine gesicherte Berufsposition, auch wenn die Arbeit weniger meinen sonstigen Erwartungen entspricht. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich kann mich auch verwirklichen, ohne berufstätig zu sein. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich kann auf viele materielle Dinge verzichten, wenn ich mich nur in meiner Tätigkeit wohlfühle. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Beruf ist für mich nur ein Mittel zum Zweck. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I - 3 Welche berufliche Tätigkeit streben Sie längerfristig an?

(Bitte eintragen!)

I - 4 Wie schätzen Sie die Chancen ein, diese beruflichen Pläne zu realisieren?

sehr gut					sehr schlecht
1	2	3	4	5	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

J - Angaben zur Person und zu den Eltern

J - 1 Ihr Geschlecht?

- Weiblich  Männlich

J - 2 In welchem Jahr sind Sie geboren?

19  (Bitte eintragen!)

J - 3 Wie ist Ihr Familienstand?

- Ledig, ohne Partner/in lebend  Verheiratet  Geschieden  
 Ledig, mit Partner/in lebend  Getrennt lebend  Verwitwet

J - 4 Haben Sie Kinder?

Nein  Ja ..... Anzahl:  (Bitte eintragen!)

Geburtsjahre der Kinder: (Bei mehr als drei Kindern nutzen Sie bitte ein Extrablatt!)

1. Kind:  (Bitte eintragen!)

2. Kind:  (Bitte eintragen!)

3. Kind:  (Bitte eintragen!)

J - 5 Welchen allgemeinbildenden Schulabschluss haben Ihre Eltern?

(Geben Sie bitte jeweils den höchsten Abschluss an!)

Vater

- Schule beendet ohne Abschluss  Mutter
- Abschluss der 8. Klasse/Volks- und Hauptschulabschluss
- Abschluss der 10. Klasse/Mittlere Reife/ Realschulabschluss
- EOS/Abitur/ sonstige Hochschulreife
- EOS/Abitur und abgeschlossenes Hochschulstudium
- Anderen Abschluss, und zwar: \_\_\_\_\_ (Bitte eintragen!)
- Weiß ich nicht

J - 6 Was ist / war die überwiegende berufliche Stellung Ihrer Eltern?

Vater

- Ungelernte(r)/ angelernte(r) Arbeiter(in)  Mutter
- Facharbeiter(in), Vorarbeiter(in), Meister(in)
- Angestellte(r) mit einfacher Tätigkeit (z.B. Verkäufer(in))
- Angestellte(r) mit qualifizierter Tätigkeit (z.B. Sachbearbeiter(in))
- Angestellte(r) mit hochqualifizierter Tätigkeit (z.B. Prokurist(in))
- Angestellte(r) mit Führungsaufgaben
- Beamter/ Beamtin
- Selbständige(r)/ Freiberufler(in)
- Hausfrau/ Hausmann
- Anderes, und zwar: \_\_\_\_\_ (Bitte eintragen!)
- Weiß ich nicht

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Bereitschaft, unseren Fragebogen auszufüllen und unsere Untersuchung zu unterstützen!

## Codeliste

### Code A – Berufliche Stellung

- a = Leitende/r Angestellte/r (z.B. Abteilungsleiter/in, Prokurist/in, Direktor/in)
- b = Wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r mit mittlerer Leitungsfunktion (z.B. Projekt-, Gruppenleiter/in)
- c = Wissenschaftlich qualifizierte/r Angestellte/r ohne Leitungsfunktion
- d = Qualifizierte/r Angestellte/r (z.B. Sachbearbeiter/in)
- e = Ausführende/r Angestellte/r (z.B. Verkäufer/in, Schreibkraft)
- f = Selbständige/r in freien Berufen
- g = Selbständige/r Unternehmer/in
- h = Selbständige/r mit Honorar- / Werkvertrag
- i = Beamte/r im höheren Dienst
- k = Beamte/r im gehobenen Dienst
- l = Beamte/r im einfachen / mittleren Dienst
- m = Facharbeiter/in (mit Lehre)
- n = Un- / angelernte/r Arbeiter/in
- o = Mithelfende/r Familienangehörige/r
- x = Elternzeit / Erziehungsurlaub / andere Familientätigkeit
- p = Nicht erwerbstätig
- r = Sonstiges

### Code B – Tätigkeitsformen

#### *Erwerbstätigkeiten*

- n1 = Trainee
- 2 = Werkvertrag / Honorararbeit
- 3 = Jobben
- 4 = Selbständige Erwerbstätigkeit  
(ohne Werk- / Honorararbeit)
- 5 = Nichtselbständige Erwerbstätigkeit
- n2 = Forschungsstipendium

#### *Tätigkeiten ohne Erwerbscharakter*

- 6 = Promotion
- n3 = Studium, Fort-, Weiterbildung (Vollzeit, längerfristig)
- 8 = Berufsausbildung, Umschulung, Praktikum, Volontariat
- n4 = Elternzeit, Erziehungsurlaub, Familienarbeit, Hausfrau,  
Hausmann,
- 12 = Stellensuche, arbeitslos
- 13 = Sonstiges (Wehr- / Zivildienst, FÖJ, FSJ, Urlaub etc.)

### Code C - Branche

- A = Universität
- B = Öffentliche Verwaltung / Behörde
- V1 = Gütertransport und -logistik
- V2 = Personennah- und -fernverkehr (ÖPNV /  
Bahn / Flug)
- V3 = Tourismusunternehmen
- V4 = Kommunikationsdienstleister / Netzbetreiber
- V5 = Ingenieur- / Planungs- / Beratungsbüro  
bzw. -unternehmen
- V6 = Luft- und Raumfahrttechnik
- V7 = Fahrzeugbau / -technik
- C1 = anderer Bereich der (Privat-)Wirtschaft
- D = Organisation ohne Erwerbscharakter
- X = Elternzeit / Erziehungsurlaub / andere  
Familientätigkeit
- E = Arbeit nicht
- F = Sonstiger Bereich

## Literaturverzeichnis

- Backhaus, K. (2000): Multivariate Analysemethoden. 9. Auflage Berlin: Springer Verlag
- BMBF 2004: Die wirtschaftliche und soziale Lage der Studierenden in der Bundesrepublik Deutschland. 17. Sozialerhebung des deutschen Studentenwerks durchgeführt durch HIS Hochschul-Informationssystem. Im Internet: [www.sozialerhebung.de](http://www.sozialerhebung.de)
- Bourdieu, P. (1987): Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft. (1. Auflage). Frankfurt/ Main: Suhrkamp
- Bortz, J./ Döring, N. (2002): Forschungsmethoden und Evaluation. Berlin, Heidelberg: Springer Verlag
- Bosnjak, M. (2001): Participation in Non-Restricted Web Surveys: A Typology and Explanatory Model for Item Non-Response. In: Reips, U./ Bosnjak, M. (Hg.): Dimension of Internet Science. Lengerich: Pabst
- Briedis, K./ Minks, H.-K. (2004): Studienverlauf und Berufsübergang von Hochschulabsolventinnen und Hochschulabsolventen des Prüfungsjahres 2001. Hannover: HIS GmbH
- Brüderl, J.-H., Thomas/Jungbauer-Gans, M.: Langfristig erfolgreich. Münchner Soziologinnen und Soziologen auf dem Arbeitsmarkt. In: Soziologie (1996) 3: 5-23.
- Clauß, G./ Finze, F.-R./ Partzsch, L. (1995): Statistik. Für Soziologen, Pädagogen, Psychologen und Mediziner. Bd. 1 Grundlagen. Thun, Frankfurt/ Main: Verlag Harri Deutsch (2. überarbeitete Auflage)
- Daniel, H.-D. (1995): Der Berufseinstieg von Betriebswirten. In: Personal. Zeitschrift für Human Resource Management 10/ 1995: 492-499
- Diekmann, A. (1995): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek: Rowohlt: 266-288
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 6: Fakultät Verkehrswissenschaften 2001. Die Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1999/2000. bearbeitet von Michael Fücker und René Krempkow (2002)
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 11 (2003): Bestimmungsgründe beruflichen Erfolges 2000-2002. Was macht Hochschulabsolventen erfolgreich? Analyse der Bestimmungsgründe beruflichen Erfolges anhand der Dresdner Absolventenstudien 2000-2002. bearbeitet von René Krempkow und Jaqueline Popp
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 12 (2003): Tabellenband 2000 - 2002. Zahlen und Tabellen zu den Absolvent/innen der Befragungsjahre 2000 - 2002. bearbeitet von René Krempkow und Jaqueline Popp
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 17: Philosophische Fakultät 2004. Die Absolvent/innen der Philosophischen Fakultät der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2002/03. bearbeitet von Lutz Heidemann (2005)
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 19: Fakultät Elektro- und Informationstechnik 2004. Die Absolvent/innen der Fakultät Elektro- und Informationstechnik der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2002/03. bearbeitet von Sylvi Mauermeister, Jacqueline Popp und Rene Krempkow (2005)

- Dresdner Absolventenstudie Nr. 20: Fakultät Erziehungswissenschaften 2004. Die Absolvent/innen der Fakultät Erziehungswissenschaften der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2002/03. bearbeitet von Lutz Heidemann (2005)
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 21: Fakultät Architektur 2005. Die Absolvent/innen der Fakultät Architektur der Abschlussjahrgänge 2000/01 – 2003/04. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (2006)
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 22: Fakultät Wirtschaftswissenschaften 2005. Die Absolvent/innen der Fakultät Wirtschaftswissenschaften der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2003/04. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (im Druck)
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 23: Fakultät Forst-, Geo- und Hydrowissenschaften 2005. Die Absolvent/innen der Fakultät Forst-, Geo- und Hydrowissenschaften der Abschlussjahrgänge 2000/01 – 2003/04. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (im Druck)
- Dresdner Absolventenstudie Nr. 24: Fakultät Bauingenieurwesen 2006. Die Absolvent/innen der Fakultät Bauingenieurwesen der Abschlussjahrgänge 2000/01 – 2004/05. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (im Druck)
- Enders, J./ Bornmann, L. (2001): Karriere mit Dokortitel? Ausbildung, Berufsverlauf und Berufserfolg von Promovierten. Frankfurt, New York: Campus Verlag
- Engel, U./ Reinecke, J. (1994): Panelanalyse: Grundlagen – Techniken – Beispiele. Berlin: De Gruyter
- Engelbrech, G. Erziehungsurlaub - und was dann? Die Situation von Frauen bei ihrer Rückkehr auf den Arbeitsmarkt. Ein Ost/West – Vergleich. IAB Kurzbericht Nr. 8 / 5.9.1997.  
Im Internet: <http://doku.iab.de/kurzber/1997/kb0897.pdf>
- Frey, D. (1984): Die Theorie der kognitiven Dissonanz. In: Frey, D./ Irle, M. (Hg.): Theorien der Sozialpsychologie: Bd. 1: Kognitive Theorien. 2. Aufl., Bern: Huber
- Geißler, R. (2002): Die Sozialstruktur Deutschlands. Wiesbaden
- Geißler, R. (2000): Bildungsexpansion und Bildungschancen. In: Information zur politischen Bildung. Nr. 269, 4/2000. Im Internet:  
[http://www.bpb.de/publikationen/05850324159677676906805885491996,5,0,Bildung\(05.01.2005\)](http://www.bpb.de/publikationen/05850324159677676906805885491996,5,0,Bildung(05.01.2005))
- Giddens, A. (1979): Die Klassenstruktur fortgeschrittener Gesellschaften, Frankfurt/ Main
- Granovetter, M. S. (1974) Getting a Job. Cambridge, Mass
- Hank, K./ Tillmann, K./ Wagner, G. (2001): Außerhäusliche Kinderbetreuung in Ostdeutschland vor und nach der Wiedervereinigung. Ein Vergleich mit Westdeutschland in den Jahren 1990 – 1999. Im Internet:  
<http://www.demogr.mpg.de/Papers/Working/wp-2001-003.pdf> (27.10.2004)
- Heine, Ch./ Egel, J./ Kerst, Ch./ Müller, E./ Park, S.-M. (2006): Bestimmungsgründe für die Wahl von ingenieur- und naturwissenschaftlichen Studiengängen, Hannover: HIS GmbH. Im Internet:  
<http://www.his.de/Service/Publikationen/Neu/Presse/pdf/Kia/kia200602.pdf>
- Holtkamp, R./ Imsande, J. 2001: „Selbständigkeit von Hochschulabsolventen – Entwicklungen, Situation und Potential. Kurzinformation A2/ 2001. Hannover: HIS GmbH.
- Holtkamp, R./Koller, P./Minks, K. H. 2000: Hochschulabsolventen auf dem Weg in den Beruf. Eine Untersuchung des Berufsübergangs der Absolventenkohorten 1989, 1993 und 1997. Hannover: HIS GmbH

- Kerst, Ch., Minks, K.-H. (2005): Selbständigkeit und Unternehmensgründung von Hochschulabsolvent/innen fünf Jahre nach dem Studium. Eine Auswertung der HIS Absolvent/innenbefragungen 2002/ 2003
- Kleifgen, B./ Rostampour, P./ Seeling, C./ Züchner, I. (2002): Diplom-Pädagogen in Deutschland. Survey 2001. Weinheim, München: Juventa
- Kreckel, R. (1983): Soziale Ungleichheit. Soziale Welt: Sonderband 2. Göttingen: Schwartz
- Maaz, K. (2002): Ohne Ausbildungsabschluss in der BRD und DDR: Berufszugang und die erste Phase der Erwerbsbiographie von Ungelernten in den 1980er Jahren. Selbständige Nachwuchsgruppe Working Paper 3/2002. Berlin: Max-Planck-Institut für Bildungsforschung
- Pflicht, H./ Schreyer, F. (2002): Methodische Probleme der Erfassung von Adäquanz der Akademikerbeschäftigung. In: Kleinhenz, G. (Hg.): IAB- Kompendium Arbeitsmarkt- und Berufsforschung. Nürnberg: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) der Bundesagentur für Arbeit (Beiträge zur Arbeitsmarkt- und Berufsforschung Beitr. AB250): 531-545
- Porst, R. (2000): Praxis der Umfrageforschung. Wiesbaden: Teubner (2. überarbeitete Auflage)
- Reinfeld, F./ Frings, C. (2003): Absolvent/innenbefragungen im Kontext der Hochschulevaluation. Forschungsstand und Perspektiven. In: Zeitschrift für Evaluation (ZfEv) 2/ 2003: 280-294
- Rostampour, P./ Lembert, A. (2003): Berufserfolg. Objektive und subjektive Dimensionen. In: Krüger, H./ Rauschenbach, T./ Fuchs, K./ Grunert, C./ Huber, A./ Kleifgen, B./ Rostampour, P./ Seeling, C./ Züchner, I.: Diplom-Pädagogen in Deutschland. Survey 2001. Weinheim, München: Juventa
- Roloff, A. (2002): Tharandter Absolventenstudie – gute Berufsaussichten für Absolvent(inn)en der Forstwissenschaften. AFZ-Der Wald 57: 408-409
- Rothe, G. (1990): Wie (un)wichtig sind Gewichtungen? Eine Untersuchung am ALLBUS 1986. ZUMA - Nachrichten 26: 31-55
- Runia, P. (2002): Das soziale Kapital auf dem Arbeitsmarkt. Beziehungen in Stellensuche, Personalrekrutierung und Beförderung, Frankfurt/ Main, Berlin
- Schnell, R. (1997): Nonresponse in Bevölkerungsumfragen: Ausmaß, Entwicklung und Ursachen. Opladen: Leske + Budrich
- Schomburg, H./ Teichler, U. (Hrsg.) (2001): Erfolgreich von der Uni in den Job: die große Absolvent/innenstudie; Studienfächer im Vergleich; so klappt es mit dem Karrierestart. Regensburg, Düsseldorf, Berlin: Fit for Business
- Statistisches Bundesamt (2004): Datenreport 2004. Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung; im Internet: <http://www.destatis.de/download/d/datenreport/datrep04gesch.pdf> (22.10.2004)
- Weidenfeld, W. (Hrsg.): Deutschland - TrendBuch. Fakten und Orientierungen, Opladen: Leske+Budrich
- ZAV - Zentralstelle für Arbeitsvermittlung (2004): Der Arbeitsmarkt für hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Jahresbericht 2004. Informationen für die Beratungs- und Vermittlungsdienste Ausgabe 11/04, im Internet: [http://www.arbeitsagentur.de/content/de\\_DE/hauptstelle/a-01/importierter\\_inhalt/pdf/AMS\\_Jahresbericht2004.pdf](http://www.arbeitsagentur.de/content/de_DE/hauptstelle/a-01/importierter_inhalt/pdf/AMS_Jahresbericht2004.pdf) (17.12.2004)
- [http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/profil](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/profil)

**In der Reihe „Dresdner Absolventenstudien“ sind bisher erschienen:**

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 1: Fakultät Erziehungswissenschaften, Philosophische Fakultät, Fakultät Sprach-, Literatur- und Kulturwissenschaften 2000.** Die Absolvent/innen der Fakultät Erziehungswissenschaften, der Fakultät Sprach-, Literatur- und Kulturwissenschaften und der Philosophischen Fakultät der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1998/99. bearbeitet von Karl Lenz und Bernhard Wagner (2001)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 2: Fakultät Wirtschaftswissenschaften 2000.** Die Absolvent/innen der Fakultät Wirtschaftswissenschaften der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1998/99. bearbeitet von René Krempkow (2001)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 3: Fakultät Elektro- und Informationstechnik 2000.** Die Absolvent/innen der Fakultät Elektro- und Informationstechnik der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1998/99. bearbeitet von René Krempkow (2001)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 4: Fachrichtung Geowissenschaften 2001.** Die Absolvent/innen der Fachrichtung Geowissenschaften der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1999/2000. bearbeitet von René Krempkow und Jacqueline Popp (2002)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 5: Fakultät Architektur 2001.** Die Absolvent/innen der Fakultät Architektur der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1999/2000. bearbeitet von Herdis Brüggemann und René Krempkow (2002)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 6: Fakultät Verkehrswissenschaften 2001.** Die Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1999/2000. bearbeitet von Michael Fücker und René Krempkow (2002)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 7: Fachrichtung Hydrowissenschaften 2001.** Die Absolvent/innen der Fachrichtung Hydrowissenschaften der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 1999/2000. bearbeitet von René Krempkow und Jacqueline Popp (2002)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 8: Fakultät Bauingenieurwesen 2002.** Die Absolvent/innen der Fakultät Bauingenieurwesen der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 2000/01. bearbeitet von Michael Fücker, René Krempkow und Andrea Puschmann (2003)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 9: Medizinische Fakultät 2002.** Die Absolvent/innen der Medizinischen Fakultät der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 2000/01. bearbeitet von Antje Dettmer, Janine Eberhardt, René Krempkow und Susanne Schmidt (2003)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 10: Fakultät Mathematik / Naturwissenschaften 2002.** Die Absolvent/innen der Fakultät Mathematik / Naturwissenschaften der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 2000/01. bearbeitet von René Krempkow, Arlett Kühne und Claudia Reiche (2003)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 11: Bestimmungsgründe beruflichen Erfolges 2000 - 2002.** Was macht Hochschulabsolventen erfolgreich? Analyse der Bestimmungsgründe beruflichen Erfolges anhand der Dresdner Absolventenstudien 2002 – 2002. bearbeitet von René Krempkow und Jacqueline Popp (2003)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 12: Tabellenband 2000 - 2002.** Zahlen und Tabellen zu den Absolvent/innen der Befragungsjahre 2000 - 2002. bearbeitet von René Krempkow und Jacqueline Popp (2003)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 13: Hochschulbindung an der TU Dresden 2000 - 2002.** Bildungspotential, Weiterbildungsinteressen und Versuch einer Typologisierung – eine Sonderauswertung der Dresdner Absolventenstudien 2000 – 2002. bearbeitet von René Krempkow und Mandy Pastohr (2003)



**Dresdner Absolventenstudie Nr. 14: Fakultät Maschinenwesen 2003.** Die Absolvent/innen der Fakultät Maschinenwesen der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 2001/02. bearbeitet von Lea Ellwardt, Lutz Heidemann und René Krempkow (2004)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 15: Fakultät Informatik 2003.** Die Absolvent/innen der Fakultät Informatik der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 2001/02. bearbeitet von René Krempkow, Jacqueline Popp und Andrea Puschmann (2004)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 16: Juristische Fakultät 2003.** Die Absolvent/innen der Juristischen Fakultät der Abschlussjahrgänge 1995/96 – 2001/02. bearbeitet von Christiane Böhm, Antje Dettmer, René Krempkow, Claudia Reiche und Susanne Schmidt (2004)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 17: Philosophische Fakultät 2004.** Die Absolvent/innen der Philosophischen Fakultät der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2002/03. bearbeitet von Lutz Heidemann (2005)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 18: Fakultät Sprach-, Literatur- und Kulturwissenschaften 2004.** Die Absolvent/innen der Fakultät Sprach-, Literatur- und Kulturwissenschaften der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2002/03. bearbeitet von Christiane Böhm und Sylvi Mauermeister (2005)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 19: Fakultät Elektro- und Informationstechnik 2004.** Die Absolvent/innen der Fakultät Elektro- und Informationstechnik der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2002/03. bearbeitet von Sylvi Mauermeister, Jacqueline Popp und Rene Krempkow (2005)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 20: Fakultät Erziehungswissenschaften 2004.** Die Absolvent/innen der Fakultät Erziehungswissenschaften der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2002/03. bearbeitet von Lutz Heidemann (2005)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 21: Fakultät Architektur 2005.** Die Absolvent/innen der Fakultät Architektur der Abschlussjahrgänge 2000/01 – 2003/04. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (2006)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 22: Fakultät Wirtschaftswissenschaften 2005.** Die Absolvent/innen der Fakultät Wirtschaftswissenschaften der Abschlussjahrgänge 1999/2000 – 2003/04. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (2006)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 23: Fakultät Forst-, Geo- und Hydrowissenschaften 2005.** Die Absolvent/innen der Fakultät Forst-, Geo- und Hydrowissenschaften der Abschlussjahrgänge 2000/01 – 2003/04. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (2006)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 24: Fakultät Bauingenieurwesen 2006.** Die Absolvent/innen der Fakultät Bauingenieurwesen der Abschlussjahrgänge 2001/02 – 2004/05. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (2007)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 25: Fakultät Verkehrswissenschaften 2006.** Die Absolvent/innen der Fakultät Verkehrswissenschaften der Abschlussjahrgänge 2000/01 – 2004/05. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (2007)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 26: Medizinische Fakultät 2006.** Die Absolvent/innen der Medizinischen Fakultät der Abschlussjahrgänge 2001/02 – 2004/05. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (*im Druck*)

**Dresdner Absolventenstudie Nr. 27: Fakultät Mathematik/ Naturwissenschaften 2006.** Die Absolvent/innen der Fakultät Mathematik und Naturwissenschaften der Abschlussjahrgänge 2001/02 – 2004/05. bearbeitet von Sylvi Mauermeister und Lutz Heidemann (*im Druck*)

Die Berichte können als Volltext im Internet abgerufen werden unter:

<http://www.kfbh.de/absolventenstudie>