



Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg

Hallesche Berichte zur Pädagogischen Psychologie

Herausgeberin: Claudia Dalbert

Anja Friedel, Kathleen Otto und Claudia Dalbert

Geografische und berufliche Mobilitätsbereitschaft Jugendlicher: Eine Sekundäranalyse der 13. Shell-Jugendstudie 2000

Bericht Nr. 5

2003

Anschrift der Herausgeberin:
Prof. Dr. C. Dalbert
Arbeitsbereich Pädagogische Psychologie
Institut für Pädagogik
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
D-06099 Halle (Saale)
dalbert@paedagogik.uni-halle.de

ISSN 1437-8515

ISBN 3-86010-669-4

INHALT

Zusammenfassung	3
Abstract.....	3
MOBILITÄTSBEREITSCHAFT JUGENDLICHER.....	4
Mobilität und Mobilitätsbereitschaft	4
Jugend und Mobilität	5
METHODE.....	7
Stichprobe	7
Variablen	7
ERGEBNISSE	8
Faktorenanalysen und Interkorrelationen	9
Pfadanalyse	10
DISKUSSION	15
AUSBLICK	18
LITERATUR	19
Bisher erschienen in dieser Reihe:.....	21

Zusammenfassung

Mittels einer Sekundäranalyse der 13. Shell-Jugendstudie 2000 wurden in einer repräsentativen Stichprobe von 4.546 Jugendlichen die soziodemografischen, familialen und personalen Prädiktoren dreier Mobilitätsbereitschaftsdimensionen ermittelt. Gefragt wurde nach der Bereitschaft, (a) aus beruflichen Gründen innerhalb Deutschlands umzuziehen oder (b) ins Ausland zu gehen (geografische Mobilitätsbereitschaften), sowie (c) der Bereitschaft, sich einmal beruflich selbstständig zu machen (Entrepreneurtum). Das wahrgenommene Familienklima spielte nur eine indirekte Rolle bei der Vorhersage der Mobilitätsbereitschaften. Bei Männern, hoher Schulbildung und ausgeprägter Berufsorientierung waren die drei Mobilitätsbereitschaften stark ausgeprägt. Die geografischen Mobilitätsbereitschaften variierten darüber hinaus in Abhängigkeit von Familienstand, Familienorientierung und der Einstellung gegenüber Europa. Die Mobilitätsbereitschaft Deutschland war in den neuen Bundesländern und Berlin stärker ausgeprägt. Geringes Autonomiestreben, ausgeprägte Ängstlichkeit und starke Anpassungsbereitschaft hemmten darüber hinaus die Bereitschaft zum Entrepreneurtum, letzteres galt auch für die Mobilitätsbereitschaft Ausland.

Schlüsselworte: Mobilität; berufliche Selbstständigkeit; Berufsorientierung; Jugendalter; Familienklima

Abstract

Readiness for geographic and job mobility:
A secondary analysis of the 13th Shell-Jugendstudie 2000

The data of 13th Shell-Jugendstudie 2000 were analyzed to identify the socio-demographic, parenting, and personal predictors of three aspects of mobility readiness. The representative sample consists of 4.546 adolescents. The adolescents were asked for their readiness, (a) to move job-motivated within Germany, or (b) to emigrate job-motivated (geographic mobility readiness), or (c) for their readiness to become some time self-employed (entrepreneurship). The perceived family climate revealed only indirect effects on the mobility readiness. Gender, education, and job orientation predicted all aspects of mobility readiness. Men, higher education and a strong job orientation predicted high mobility readiness. In addition, geographic mobility readiness varied with the marital status and the family orientation and also an orientation towards Europe as chance. Mobility readiness within Germany was higher in the Eastern parts of Germany and in Berlin. A strong tendency for adaptation reduced the readiness to emigrate and the readiness for entrepreneurship. Furthermore, a weak striving for autonomy and strong anxiousness reduced the readiness for entrepreneurship.

Key terms: mobility; self-employment; job orientation; adolescence; family climate

MOBILITÄTSBEREITSCHAFT JUGENDLICHER

Unsere heutige Gesellschaft lässt sich durch eine zunehmende Globalisierung der Arbeitswelt und damit verbundenen massiven beruflichen Umbrüchen beschreiben. Dieser massive Strukturwandel betrifft zum einen die Arbeitsstrukturen (z.B. Blossfeld & Mayer, 1988; worauf im Folgenden nicht weiter eingegangen wird) und zum anderen die Erwerbsbiografien. Die traditionelle Arbeitsbiografie mit einer Vollzeitbeschäftigung in einem einmal gelernten Beruf während der gesamten Dauer der Erwerbsfähigkeit und einer sehr geringen Zahl von Wechseln des Arbeitgebers ist ein Auslaufmodell. Zunehmend fordert der Arbeitsmarkt die Bereitschaft, die berufliche Erstausbildung durch Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen zu ergänzen oder zu ersetzen, bei Bedarf den Arbeitgeber zu wechseln und regional mobil zu sein (z.B. Beck, 1986; Kalleberg & Sørensen, 1979, zitiert nach Rosenfeld, 1992). Auslandserfahrungen, die inzwi-

schen als Karrierevoraussetzung in akademischen Berufen angesehen werden können, werden heute bereits für Auszubildende gefordert (Deckstein, 1999) und werden sich möglicherweise eines Tages als Standard der Erwerbsbiografie etablieren. Mobilität als „... Bereitschaft, Arbeitgeber, Wohnort oder den Beruf zu wechseln ...“ (Beyer, 1991, S.228) wird folglich als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Gestaltung der eigenen Erwerbsbiografie angesehen. Der von Wirtschaft und Politik geforderten erhöhten Anpassungsbereitschaft und Ortsunabhängigkeit stehen Befunde entgegen, die eher für eine mäßige Mobilitätsbereitschaft sprechen (Spieß & Wittmann, 1996). Es ist zu fragen, wie die ArbeitnehmerInnen im Allgemeinen und Jugendliche im Besonderen auf einen erfolgreichen Umgang mit diesen sich wandelnden Anforderungen vorbereitet werden können.

Mobilität und Mobilitätsbereitschaft

Der Mobilitätsbegriff kann von verschiedenen Seiten beleuchtet werden. So existiert die in diesem Kontext bedeutsame Unterscheidung zwischen *beruflicher Mobilitätsbereitschaft* (readiness for between job mobility), mit der die Bereitschaft zum Berufswechsel bezeichnet wird, und *geografischer Mobilitätsbereitschaft* (= Ummzugsmobilität, Standortmobilität, regionale bzw. räumliche Mobilität), mit der allgemein die Bereitschaft zum Wohnortwechsel beschrieben wird. Hierunter verstehen wir im Folgenden die Bereitschaft, (für eine begrenzte Zeit) im Ausland zu arbeiten oder aus beruflichen Gründen -- also zur Förderung der Berufskarriere oder zur Vermeidung oder Beendigung von Arbeitslosigkeit -- innerhalb Deutschlands umzuziehen. Eine bedeutsame Variante der geografischen Mobilität stellt die *berufsbedingte Mobilitätsbereitschaft* (within job mobility) dar, womit die Bereitschaft gemeint ist, eine mobile Tätigkeit auszuüben. Als weiterer Aspekt der geografischen Mobilität wird die Wohnsituationsmobilitätsbereitschaft (= *Pendlermobilitätsbereit-*

schaft) genannt, worunter die Bereitschaft zur täglichen Überbrückung der räumlichen Distanz zwischen Arbeitsplatz und Wohnort verstanden wird. Des Weiteren wird als spezifischer Aspekt der beruflichen Mobilitätsbereitschaft die *arbeitgeberbezogene Mobilitätsbereitschaft* aufgeführt, die sich in betrieblicher Hinsicht als Fluktuationsrate äußert und die Bereitschaft zum Wechsel des Arbeitgebers aufzeigt. Die Bereitschaft, sich beruflich selbstständig zu machen (*Bereitschaft zum Entrepreneurium*), kann schließlich in diesem Kontext als weitere Unterdimension der beruflichen Mobilitätsbereitschaft verstanden werden. Schließlich findet sich als weiterer Mobilitätsaspekt die *soziale Mobilität*, die die Beweglichkeit der Personen im sozialen System in Bezug auf Status und Rolle beschreibt. In der vorliegenden Untersuchung werden wir uns mit drei Mobilitätsbereitschaften befassen. Dies ist die geografische Mobilitätsbereitschaft mit ihren Dimensionen Mobilitätsbereitschaft innerhalb Deutschlands und Mobilitätsbereitschaft ins Ausland sowie mit der Be-

reitschaft zum Entrepreneurium als spezifischer Facette der beruflichen Mobilitätsbereitschaft, da zu diesen drei Dimensionen Informationen in der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) vorliegen.

In der bisherigen Forschung wurde eine Fokussierung auf die Folgen von Mobilitätserfahrungen vorgenommen. Ein Großteil der Studien thematisiert die Auswirkungen geografischer Mobilität auf die seelische Gesundheit, das Leistungsverhalten, intellektuelle Fähigkeiten, das Selbstkonzept, die Arbeitszufriedenheit bzw. die Arbeitsleistung (z.B. Brett, 1982; Brett & Reilly, 1988; Häfeli, Kraft & Schallberger, 1988; Munton, 1990; van der Velde & Feji, 1995; Wagner, 1989). Des Weiteren wurden die Beziehungen zwischen der geografischen oder beruflichen Mobilität und Selektions- bzw. Sozialisationseffekten betrachtet (Chatman, 1991; Neuberger, 1994; Wanous, 1976). So ist davon auszugehen, dass an bestimmte Berufsgruppen (z.B. Manager) verstärkt Anforderungen gerichtet werden, die mobiles Verhalten verlangen (Wiendieck & Wiswede, 1990), so dass solche Tätigkeiten verstärkt von mobilitätsbereiten Personen angestrebt werden sollten. Umgekehrt können Sozialisationseffekte durch Merkmale des jeweiligen Jobs sowie der beschäftigenden Organisation bewirkt werden (Drescher, 1993).

Bei der Vorhersage von Mobilitätsverhalten wurden bisher nur wenige

Faktoren untersucht. Hierzu gehören die Mobilitätserfahrungen. Es zeigte sich (Lee & Johnson, 1994), dass zuvor mobile Personen auch zukünftig eher bereit sind, eine berufliche Umorientierung vorzunehmen. Daneben fanden bisher insbesondere demografische Variablen zur Vorhersage von Karriereerfolg und Mobilität Beachtung (Gattinker & Larwood, 1989). So finden sich gehäuft Studien, die einen Zusammenhang zwischen dem Alter und der Mobilitätsbereitschaft nahe legen. Jüngere Personen sind eher bereit den Arbeitsplatz zu wechseln als ältere (z.B. Bartel, 1982). Noe und Barber (1992) fanden darüber hinaus, dass die geografische Mobilität abhängig war vom Grad der Ähnlichkeit der Gemeinde vor bzw. nach dem Umzug. Umfassende Arbeiten, die aber neben diesen Faktoren vor allem auch personale Faktoren identifizieren, die Mobilitätsbereitschaft und Mobilität vorhersagen, liegen nach bisherigem Kenntnisstand nicht vor. Wenn man die Mobilitätsanforderungen der postmodernen Arbeitsgesellschaft als zu bewältigende Lebensaufgaben begreift, dann stellt sich unter einem Interventionsgesichtspunkt die Frage, welche personalen Ressourcen gestärkt werden sollen, um es Menschen während ihres Arbeitslebens zu ermöglichen, solchen oft als Bedrohung erlebten Anforderungen erfolgreich zu begegnen und trotz dieser Anforderungen eine befriedigende berufliche und private Biografie zu gestalten.

Jugend und Mobilität

Sowohl die Entwicklung einer beruflichen Identität als auch die damit zusammenhängende Berufswahl stellen normative Entwicklungsaufgaben in der Jugend und Adoleszenz dar (Erikson, 1959; Havighurst, 1982). Die erfolgreiche Bewältigung dieser Entwicklungsaufgaben entscheidet in bedeutsamer Weise über die zukünftigen Entwicklungschancen der Jugendlichen (Raab, 1997). Heute sind beispielsweise Lehrstellen regional überaus unterschiedlich vorhanden. Lehrstellenknappheit in den neuen Bundesländern steht BewerberInnenmangel in den südlichen Bundesländern gegenüber (vgl. u.a. Lappe, 1999). Die Bereitschaft zur geografischen Mobilität kann daher heute ent-

scheidend für den Zugang zu Ausbildungsplätzen und damit für zukünftige Entwicklungschancen sein. Vergleichbares gilt auch für die Studienplatzwahl und die Suche nach der ersten postgradualen Arbeitsstelle. Auch hier begünstigt geografische Mobilität die Aufnahme des erwünschten Studiums und den Berufsstart auf einer aussichtsreichen Stelle. Obendrein nimmt der Sektor der Dienstleistungsberufe zu, und diese fordern häufig berufsbedingte Mobilität.

Die Berufsvorstellungen in der frühen Jugend orientieren sich noch stark an eigenen Interessen und Fähigkeiten, und erst mit zunehmendem Alter gewinnen auch Einflüsse des Arbeitsmarktes und der

Eltern an Bedeutung (Fend, 2000; Heinz, Krüger, Rettke, Wachtveitl & Witzel, 1985). In neueren Ansätzen wird die Beziehung zwischen Persönlichkeit und Berufswahl als reziprok angenommen. So wirken Selektions- und Sozialisationsprozesse als Umgebungseinflüsse auf das Individuum, und das Individuum wirkt auf seine Umgebung zurück. Im Laufe der Entwicklung wechseln sich diese Prozesse mehrfach ab und beeinflussen sich gegenseitig (Häfeli et al., 1988; Rosenstiel, 1989). Einschränkungen des Ausbildungs- und Arbeitsmarktes verlangen heute von den Jugendlichen geografische Mobilität. Je stärker sich Jugendliche bezüglich ihrer Ausbildungsplatz- und Berufswahl an äußeren Bedingungen orientieren müssen, desto stärker wird die Mobilitätsbereitschaft über einen erfolgreichen Übergang in das Erwerbsleben entscheiden.

Einstellungen zur beruflichen und geografischen Mobilität können dabei unter anderem über familiäre und soziale Einflüsse wie Modelle und Vorbilder vermittelt werden. So werden die Einstellungen zur Mobilität von Eltern und Kindern vor allem dann sehr ähnlich sein, wenn die Kinder eine übernommene Identität (Marcia, 1980) aufweisen. Daher sehen verschiedene Autoren die Arbeitserfahrung der Eltern als einen Faktor an, der über das Familienleben und die Erziehung wiederum die Einstellungen und Verhaltensweisen der Kinder beeinflussen kann (Steinkamp, 1991; Steinkamp & Stief, 1978). Auf diese Weise kann es zu einer intergenerationalen Weitergabe von beruflichen Einstellungen und Werten kommen, d.h. die Eltern fungieren als berufliche Vorbilder oder stellen Negativbeispiele dar. Auch bietet die Familie den Jugendlichen bei der Lehrstellensuche generell mehr Unterstützung als die Peers, die Schule oder andere Institutionen (Fend, 1991). Des Weiteren hat der familiäre Interaktionsstil einen Einfluss auf den Übergang in den Beruf. So korrespondiert vor allem ein harmonischer Interaktionsstil mit produktiver Konfliktlösung mit einem erfolgreichen beruflichen Übergang (Baethge, Hantsche, Pellul & Voskamp, 1988). Hingegen ist insbesondere eine hochgradig offene Konflikthaftigkeit mit

machtbestimmten Entscheidungen für das Scheitern des Überganges verantwortlich.

Wenn mangelnde geografische Mobilitätsbereitschaft dazu führt, dass Jugendliche keine oder keine angemessene berufliche Ausbildung beginnen, wird damit ein erster Schritt in Richtung auf eine problematische Erwerbsbiografie getan. Wissen über die personalen Ressourcen, die es Jugendlichen ermöglichen, diese Hürde gegebenenfalls erfolgreich zu nehmen, ist daher im Hinblick auf mögliche Bildungsmaßnahmen von großem Interesse. Bisherige entwicklungspsychologische Untersuchungen zur Berufswahl und zum Übergang in das Erwerbsleben haben dem Aspekt der Mobilitätsbereitschaft kaum Aufmerksamkeit geschenkt; Studien zur geografischen Mobilität haben sich fast ausschließlich mit den Konsequenzen dieser Mobilität beschäftigt; die wenigen Studien zu den Korrelaten beruflicher Mobilität fokussieren auf demografische Merkmale und vernachlässigen die personalen Prädiktoren. Insgesamt steht uns also bisher kein systematisches Wissen über die personalen Ressourcen Jugendlicher, die Mobilitätsbereitschaft begünstigen, zur Verfügung.

Will man die Mobilitätsanforderungen der postmodernen Arbeitswelt nicht als schicksalhafte Selektionshürde hinnehmen, dann muss man fragen, wie man Menschen stärken kann, um sie auf die Bewältigung dieser Anforderungen vorzubereiten. Dies gilt in besonderem Maße für die Gruppe der Jugendlichen, für die einerseits -- konfrontiert mit dem Druck zur geografischen Mobilität -- der Schritt der Ablösung vom Elternhaus an Schwierigkeit gewinnt, und für die andererseits ein erfolgreicher Einstieg ins Berufsleben eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Erwerbsbiografie insgesamt darstellt. Daher gilt unser besonderes Augenmerk der Frage, wie wir Jugendliche so bilden und erziehen können, dass sie diese Herausforderungen meistern können. Hierzu müssen wir wissen, welche Persönlichkeitsmerkmale Mobilitätsbereitschaften begünstigen. Zu dieser Frage liegen nach unserem Kenntnisstand bisher keine Untersuchungen vor. Da in der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) nach der geografischen Mobilitätsbereitschaft gefragt wurde,

haben wir uns entschlossen, die Frage nach möglichen personalen Prädiktoren der geografischen Mobilitätsbereitschaft Jugendlicher durch eine Sekundäranalyse der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) einer ersten Beantwortung zuzuführen. Da bisher personale Prädiktoren vernachlässigt wurden, ging es uns vor allem darum zu prüfen, ob personale Prädiktoren über die gemeinhin untersuchten soziodemografischen Prädiktoren hinaus geografische Mobilitätsbereitschaft erklären können. Im Rahmen der Sekundäranalyse waren wir dabei auf die in der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) gemessenen Variablen angewiesen. Es handelt sich also um ein exploratives Vorgehen. Hypothesen über die Bedeutung der einzelnen in der Shell-Jugendstudie erhobenen Persönlichkeitsvariablen werden der

Arbeit daher nicht voran gestellt. Neben Informationen zur Mobilitätsbereitschaft sowie zu einigen Aspekten der Persönlichkeit der Jugendlichen enthalten die Shell-Daten demografische Informationen und Familienklimavariablen. Dies bietet die Möglichkeit, durch eine Sekundäranalyse dieser repräsentativen Daten einen ersten Zugriff auf mögliche Prädiktoren der geografischen Mobilitätsbereitschaft Jugendlicher zu erhalten und hierbei den Einfluss der Personmerkmale gegenüber dem Einfluss der demografischen Faktoren und Familienklimavariablen abzuschätzen. Bei der vorliegenden Untersuchung handelt es sich also um eine explorative korrelative Sekundäranalyse der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) zur Vorhersage der Mobilitätsbereitschaft Jugendlicher.

METHODE

Stichprobe

Die Versuchspersonen der quantitativen Hauptstichprobe der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000), auf die sich die folgende Arbeit stützt, wurden repräsentativ nach Alter, Geschlecht, Erwerbsstatus, Bundesland, Gemeindegröße und Ausländeranteil entsprechend der amtlichen Statistik ausgewählt. Es

wurden 4.546 Jugendliche im Alter von 15 bis 24 Jahren befragt, davon waren 2.251 weiblich und 2.295 männlich. Bei 3.992 von ihnen handelte es sich um deutsche Jugendliche und bei 554 um ausländische Jugendliche. Eine eingehende Beschreibung der Stichprobe ist im 1. Band der Studie (Deutsche Shell, 2000) zu finden.

Variablen

Demografische Variablen. Folgende demografische Variablen wurden in der vorliegenden Arbeit berücksichtigt: Alter in Jahren, Geschlecht, Familienstand (allein lebend; zusammen lebend), Größe des Wohnortes, Schulabschluss der Eltern und des Probanden/der Probandin, Staatsangehörigkeit des Probanden/der Probandin (deutsch; ausländisch) sowie Wohnsitz in den alten oder neuen Bundesländern oder Berlin. In der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) wurde auch der Erwerbsstatus über sechs Kategorien (Schüler, Studenten, Hausfrauen und –männer, in Berufsausbildung, berufs- oder anderweitig erwerbstätig, arbeitslos) erfasst. Da der Erwerbsstatus im hier be-

trachteten Altersbereich von 15 bis 24 Jahren partiell mit dem Schulabschluss und darüber hinaus hier auch mit dem Familienstand konfundiert ist, haben wir auf eine zusätzliche Betrachtung dieser Variable verzichtet.

Familienklima. Zur Beschreibung des Familienklimas werden nachfolgend sieben Skalen mit jeweils vier Items verwendet: (1) Respektvolle Verbundenheit mit den Eltern (z.B. „Meine Eltern sind mein Vorbild.“; Alpha = .76), (2) Elterliches Vertrauen in das Kind (z.B. „Meine Eltern haben mir meistens nicht vertraut.“ umgekehrt gepolt; Alpha = .81), (3) Großzügige Erfüllung materieller Wünsche (z.B. „Ich habe von meinen Eltern wirklich alles

bekommen, was ich wollte.“; Alpha = .64), (4) Ängstliche Besorgtheit der Eltern (z.B. „Meine Eltern haben sich immer viel Sorgen um mich gemacht.“; Alpha = .76), (5) Elterliche Leistungsanforderung (z.B. „Meine Eltern haben immer große Hoffnungen in mich gesetzt.“; Alpha = .69), (6) Eigenständigkeit des Kindes („Meine Eltern ließen mich immer tun, was ich für richtig hielt.“; Alpha = .61) und (7) Verständnisvolle Anteilnahme der Eltern (z.B. „Meine Eltern versuchten immer, sich in mich hineinzudenken.“; Alpha = .71). Alle Items wurden auf einer vierstufigen Ratingskala mit den Polen 1 (= trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (= trifft sehr zu) von den Jugendlichen eingeschätzt. Diese sieben Skalen wurden vor den weiteren Analysen mittels Faktorenanalyse zu zwei Dimensionen zweiter Ordnung zusammengefasst (siehe Abschnitt Ergebnisse), um die Komplexität des Gesamtmodells zur Vorhersage der Mobilitätsbereitschaften zu reduzieren.

Persönlichkeit der Jugendlichen. Sechs Skalen mit je fünf Items beschreiben Persönlichkeitsmerkmale sowie bestimmte Orientierungen der Jugendlichen: (1) *Autonomie* – Kreativität und Konfliktfähigkeit (z.B. „selbstständig denken und handeln.“; Alpha = .82), (2) *Anpassungsbereitschaft* (z.B. „Die Menschen müssen lernen, mit dem zufrieden zu sein, was sie haben.“; Alpha = .68), (3) *Zukunftsbedrohung* (z.B. „Meine Zukunft stelle ich mir alles andere als rosig vor.“; Alpha = .61), (4) *Familienorientierung* – Partner, Heim und Kinder (z.B. „in einer glücklichen Partnerschaft leben.“; Alpha = .87), (5) *Berufsorientierung* – gute Ausbildung und interessanter Job (z.B. „eine vernünftige Ausbildung.“; Alpha = .79) sowie (6) *Europa als Chance* (z.B. „Die Vereinigung Europas wird langfristig

die Lebensbedingungen aller Menschen verbessern.“; Alpha = .74). Die Items waren auf einer fünfstufigen Ratingskala mit den Polen 1 (= ist mir überhaupt nicht wichtig) bis 5 (= ist mir sehr wichtig) zu beurteilen.

Mobilitätsbereitschaften. Als abhängige Variablen werden die geografische Mobilitätsbereitschaft sowie die Bereitschaft zum Entrepreneurium beschrieben. Die geografische Mobilität der Jugendlichen wurde mit folgender Frage erfasst: „Einmal angenommen, Du bekommst ein interessantes berufliches Angebot. Wärest Du zu einem Umzug bereit?“ Anschließend sollten 10 Items, die sich auf bestimmte Länder oder Kontinente beziehen, wie z.B. „innerhalb von Deutschland“ oder „innerhalb von Ländern der europäischen Union“, diesbezüglich eingeschätzt werden. Alle Items wurden auf einer vierstufigen Ratingskala mit den Polen 1 (= wäre sicher nicht bereit) bis 4 (= wäre sicher bereit) beurteilt. Die Zusammenfassung dieser 10 Items (durch Mittelwertbildung über die Itemantworten) in zwei Subskalen der geografischen Mobilitätsbereitschaft (Mobilitätsbereitschaft Deutschland; Mobilitätsbereitschaft Ausland) erfolgte aufgrund einer Faktorenanalyse (siehe Abschnitt Ergebnisse). Die *Bereitschaft zum Entrepreneurium* wurde mit der Frage erhoben: „Kannst Du Dir vorstellen, Dich einmal beruflich selbstständig zu machen, z.B. eine eigene Firma zu gründen?“. Die Antwort wurde auf einer vierstufigen Ratingskala mit den Polen 1 (= nein, sicher nicht) bis 4 (= ja, sicher) erfasst.

Als Skalenwerte wurden jeweils bei allen vorgenannten Skalen die über die Items einer Skala gemittelten Werte eingesetzt.

ERGEBNISSE

Im ersten Abschnitt werden die Faktorenanalysen und Interkorrelationen der Mobilitätsbereitschaften und der Familienklimavariablen berichtet sowie kurz die Interkorrelationen der Persönlichkeits- und Orientierungsvariablen vorgestellt. Der zweite Abschnitt ist der Beschreibung eines Pfadmodells zur Vorhersage der

Mobilitätsbereitschaften gewidmet. Das Modell wird zunächst anhand theoretischer Überlegungen eingeführt. Abschließend werden die Ergebnisse der einzelnen Regressionsanalysen berichtet. Für alle Zusammenhangsanalysen wurde das Signifikanzniveau wegen des großen Stichprobenumfangs auf $p < .001$ festgelegt.

Faktorenanalysen und Interkorrelationen

Die drei Mobilitätsdimensionen. Zunächst wurden die in der Untersuchung enthaltenen zehn Mobilitätsitems, die sich auf die Bereitschaft beziehen, innerhalb Deutschlands mobil zu sein oder in unterschiedliche Länder zu emigrieren, hinsichtlich ihrer geografischen und politisch-wirtschaftlichen Ähnlichkeiten in fünf Gruppen eingeteilt. Die Bereitschaft, innerhalb Deutschlands und innerhalb Europas mobil zu sein oder in asiatischen Industrieländern zu arbeiten, wurde jeweils durch 1 Item erfasst. Zur Erfassung der Bereitschaft, in klassischen Auswanderungsländern (2 Items) oder in anderen Ländern (5 Items) zu leben, wurden Mittelwerte über mehrere Items gebildet. Die Mobilitätsbereitschaft innerhalb Deutschlands wurde aus konzeptionellen Gründen aus der nachfolgenden Analyse ausgeschlossen. Die Antwort auf diese Frage wird im folgenden als Indikator zur Messung der *Mobilitätsbereitschaft Deutschland* verwendet. Die übrigen vier Werte zur Beschreibung der Mobilitätsbereitschaft ins Ausland gingen dann in eine Faktorenanalyse ein, um kontrollieren zu können, ob sich diese unter einer gemeinsamen Variablen subsumieren lassen. Die Eigenwerte der ersten zwei Hauptkomponenten betrugen: 2.86 (1), 0.57 (2). Die interpretierte einfaktorielle Lösungklärte 71.6 % der Itemgesamtvarianz auf. Die Faktorstruktur ist in Tabelle 1 wiedergegeben. Die Items können zu einer gemeinsamen Variable *Mobilitätsbereitschaft Ausland* (Alpha = .85) zusammengefasst werden.

In die nachfolgenden Analysen gingen also drei Dimensionen der Mobilitätsbereitschaft ein: Mobilitätsbereitschaft Deutschland, Mobilitätsbereitschaft Ausland, Bereitschaft zum Entrepreneurium. Hierbei korrelierten die beiden Dimensionen der geografischen Mobilität enger miteinander als beide jeweils mit der Bereitschaft zum Entrepreneurium: Die Mobilitätsbereitschaft Ausland korrelierte mit der Mobilitätsbereitschaft Deutschland zu $r = .47$ ($p < .001$) und mit der Bereitschaft zum Entrepreneurium zu $r = .29$ ($p < .001$); die Mobilitätsbereitschaft Deutschland korrelierte mit der Bereitschaft zum

Entrepreneurium zu $r = .14$ ($p < .001$). T-Tests zeigten, dass sich die Mobilitätsbereitschaften in ihrer Stärke signifikant ($p < .001$) voneinander unterschieden: Die Mobilitätsbereitschaft Deutschlands war sehr stark ausgeprägt ($M = 3.27$; $SD = .88$), gefolgt von der Bereitschaft zum Entrepreneurium ($M = 2.47$; $SD = 1.04$). Das Schlusslicht mit einer mittleren Ausprägung im ablehnenden Skalenbereich bildete die Mobilitätsbereitschaft Ausland ($M = 2.06$; $SD = .78$).

Tabelle 1

Faktorladungen 1 der Mobilitätsbereitschaft (MB) Ausland

Subskalen	<i>l</i>
MB Europa	.784
MB Klassische Auswanderungsl.	.867
MB Asiatische Industrienationen	.842
MB Sonstige Länder	.887

Die Familienklimavariablen. Im Weiteren wurde eine Faktorenanalyse zweiter Ordnung über die sieben Familienklimatestskalen der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) gerechnet. Hierbei zeigte sich, dass sich diese sieben Skalen ohne gravierenden Informationsverlust durch zwei Faktoren zweiter Ordnung darstellen lassen. Die Eigenwerte der ersten drei Hauptkomponenten betrugen: 2.67 (1), 1.41 (2), 0.80 (3). Die interpretierte zweifaktorielle Lösung konnte insgesamt 58.2 % der Skalengesamtvarianz aufklären. Die ermittelte Faktorstruktur der sieben Familienklimatestskalen geht aus Tabelle 2 hervor. Durch den ersten Faktor wurden die Skalen Respekt, Materielle Wünsche, Leistungsforderung, Eigenständigkeit und Verständnis gespeist, die ein unterstützendes Familienklima abbilden. Der zweite Faktor speiste die beiden Skalen Zutrauen und Besorgtheit. Diese beschreiben ein Familienklima, das einerseits durch starkes Vertrauen in die Fähigkeiten des Kindes und andererseits durch geringe Besorgtheit gegenüber potentiellen Gefährdungen der Kindesentwicklung (z.B. Haschischkonsum) ge-

kennzeichnet ist. Auf dieser Grundlage wurden die zwei Skalen *unterstützendes Familienklima* (Alpha = .75) und *vertrauensvoll-unbesorgtes Familienklima* (Alpha

= .58) gebildet, die in die nachfolgenden Analysen eingehen. Diese beiden Skalen korrelieren zu $r = -.15$ ($p < .001$).

Tabelle 2

Faktorstruktur der sieben Familienklimaskalen

Skalen	Faktorladungen	
	Faktor 1	Faktor 2
Unterstützendes Familienklima		
Respektvolle Verbundenheit mit den Eltern	.758	.114
Großzügige Erfüllung von materiellen Wünschen	.566	.156
Elterliche Leistungsforderung	.687	-.198
Eigenständigkeit des Kindes	.688	.318
Verständnisvolle Anteilnahme der Eltern	.799	-.004
Vertrauensvoll-unbesorgtes Familienklima		
Elterliches Zutrauen in das Kind	.288	.760
Ängstliche Besorgtheit der Eltern	.142	-.858

Die Persönlichkeits- und Orientierungsvariablen. Die Interkorrelationen der sechs Variablen zur Beschreibung der Persönlichkeit und der Orientierung der Jugendlichen sind Tabelle 3 zu entnehmen. Die Berufs- und Familienorientierung korrelierten positiv untereinander sowie jeweils positiv mit der Au-

tonomieorientierung der Jugendlichen. Die Anpassungsbereitschaft korrelierte am höchsten mit der Antizipation schwerer Zukunftsbetrohungen. Die Einstellung zu Europa als Chance variierte relativ unabhängig von den anderen Orientierungs- und Persönlichkeitsvariablen.

Tabelle 3

Interkorrelationen der Personmerkmale und der Orientierungen

Variable	Familienorientierung	Berufsorientierung	Autonomie	Anpassung	Europa als Chance
Zukunftsbetrohung	-.093*	-.051*	-.092*	.245*	.036
Familienorientierung		.458*	.351*	.181*	.050*
Berufsorientierung			.536*	.075*	.063*
Autonomie				-.074*	.033
Anpassung					.080*

Anmerkung, siehe Tabelle 5

Pfadanalyse

Theoretische Überlegungen. Die in die Analysen einbezogenen Variablen lassen sich aufgrund theoretischer Annahmen im Sinne einer Pfadanalyse drei Modellebenen zuordnen. Zur modellexogenen Ebene 1 sind die demografischen Variablen (Geschlecht, Alter, Familienstand, Schulabschluss von ProbandIn und Eltern, Staatsbürgerschaft, Wohnsitz, Wohnortgröße) und die Familienklimavariablen (unter-

stützendes Familienklima, vertrauensvoll-unbesorgtes Familienklima) zu rechnen. Diese Variablen werden durch das Modell nicht erklärt, gehen aber in alle Vorhersagemodelle als potentielle Prädiktoren ein. Auf der Modellebene 2 sehen wir die Variablen zur Beschreibung der Persönlichkeit (Autonomie, Anpassungsbereitschaft) und der Orientierungen (Familienorientierung, Berufsorientie-

rung, Zukunftsbedrohung, Europa als Chance) Deutschland, Mobilitätsbereitschaft Ausland, der Jugendlichen angesiedelt. Die personalen Merkmale der Jugendlichen werden also als potentielle Prädiktoren der Mobilitätsbereitschaften betrachtet und können selbst wieder durch die Variablen der ersten Ebene vorhergesagt werden. Als abhängige Variablen auf der Ebene 3 finden sich schließlich die Mobilitätsbereitschaften (Mobilitätsbereitschaft auf die Mobilitätsbereitschaften zugelassen).

Tabelle 4

Korrelationen der demografischen (1 bis 9) und familialen Variablen (10, 11) mit den Orientierungen und Personmerkmalen (12 bis 17) und den Mobilitätsbereitschaften (18 bis 20)

Variable	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1 Geschlecht	-.007	.143*	-.004	.002	.028	.003	-.056*	-.111*	-.142*
2 Alter	-.024	.003	-.061*	.033	-.024	.002	-.037	-.036	-.072*
3 Familienst.	-.008	.124*	-.033	.021	.037	-.029	-.114*	-.154*	-.060*
4 Staatsangehörig.	.077*	-.007	-.100*	-.113*	.083*	.063*	-.037	-.022	-.012
5 Westen	.033	-.039	-.126*	-.019	.008	.169*	-.084*	-.032	-.017
6 Berlin	.008	-.064*	.010	-.069*	.052*	-.066*	-.024	-.032	-.063*
7 Wohnortgröße	.049*	-.123*	-.059*	-.030	-.068*	.007	.010	.026	.002
8 Schulabschluss	-.106*	-.016	.113*	.145*	-.177*	.135*	.202*	.278*	.193*
9 Schulab. Eltern	-.116*	.017	.138*	.149*	-.149*	.045	.168*	.261*	.187*
10 Unterstütz. FK	.065*	.122*	.095*	.043	.184*	.259*	.086*	-.033	.008
11 Vert.-unbes. FK	.275*	-.232*	-.230*	-.189*	.109*	-.035	-.025	-.057*	-.096*

Anmerkung, siehe Tabelle 5

Tabelle 5

Korrelationen zwischen Orientierungen und Personmerkmalen (12 bis 17) und den Mobilitätsbereitschaften (18 bis 20)

Variable	18 Mobilitätsbereitschaft Deutschland	19 Mobilitätsbereitschaft Ausland	20 Selbstständigkeitsbereitschaft
12 Zukunftsbedrohung	.008	-.076*	-.145*
13 Familienorientierung	-.032	-.075*	.055*
14 Berufsorientierung	.183*	.137*	.149*
15 Autonomie	.070*	.099*	.194*
16 Anpassung	-.016	-.150*	-.184*
17 Europa als Chance	.129*	.102*	.010

Anmerkung. Geschlecht (0 = „männlich“ und 1 = „weiblich“); Familienstand (0 = „allein lebend“ und 1 = „zusammen lebend“); Staatsangehörigkeit (0 = „deutsch“ und 1 = „ausländisch“); Westen (0 = „Osten oder Berlin“ und 1 = „Westen“); Berlin (0 = „Osten oder Westen“ und 1 = „Berlin“); Wohnortgröße (1 = „unter 2.000 Einwohnern“, 2 = „2.000 bis unter 5.000 Einwohner“, 3 = „5.000 bis unter 20.000 Einwohner“, 4 = „20.000 bis unter 50.000 Einwohner“, 5 = „50.000 bis unter 100.000 Einwohner“, 6 = „100.000 bis unter 500.000 Einwohner“ und 7 = „500.000 Einwohner und mehr“); Schulabschluss Jugendlicher und Schulabschluss Eltern (1 = „kein Abschluss“, 2 = „Hauptschulabschluss“, 3 = „Realschulabschluss oder gleichwertiger Abschluss“, 4 = „Fachhochschulabschluss / Fachabitur“ und 5 = „allgemeine Hochschulreife / Abitur“); unterstützendes Familienklima (FK), vertrauensvoll-unbesorgtes Familienklima (FK), Zukunftsbedrohung, Familienorientierung, Berufsorientierung, Autonomie, Anpassung und Europa als Chance sowie die drei Mobilitätsbereitschaften reichen von 1 bis 4 (ein hoher Wert bedeutet eine starke Ausprägung des Merkmals). * steht für $p < .001$.

Zunächst wurden die bivariaten Korrelationen zwischen den Untersuchungsvariablen unterschiedlicher Ebenen bestimmt. Zusammenhänge zwischen den demografischen und familialen Variablen (Ebene 1) und den Orientierungs- und Persönlichkeitsvariablen (Ebene 2) sowie den Mobilitätsbereitschaften (Ebene 3) sind in den Tabellen 4 und 5 aufgeführt.

Männliche Jugendliche, allein lebende Jugendliche, Jugendliche mit einer besseren Schulbildung und mit Eltern, die über eine bessere Bildung verfügen, gaben auf allen drei Dimensionen eine höhere Mobilitätsbereitschaft an als Mädchen, mit einem Partner/einer Partnerin zusammenlebende Jugendliche sowie Jugendliche mit geringer eigener Bildung oder Bildung der Eltern. Die Mobilitätsbereitschaft innerhalb Deutschlands war darüber hinaus ausgeprägter, wenn die Jugendlichen in den neuen Bundesländern oder Berlin lebten und über ein unterstützendes Familienklima berichteten. Die Bereitschaft zum Entrepreneurium war zusätzlich bei älteren Jugendlichen und solchen aus Berlin geringer ausgeprägt als bei jüngeren und jenen aus den anderen Bundesländern. Jugendliche, die über ein vertrauensvoll-unbesorgtes Familienklima berichteten, zeigten ebenfalls eine geringere Selbstständigkeitsbereitschaft. Insgesamt waren diese korrelativen Zusammenhänge zu den demografischen und familialen Variablen eher gering (siehe Tabelle 4). Die engsten Bezüge zu allen drei Mobilitätsdimensionen wies der Bildungsstand der Jugendlichen selbst auf.

Auch die Zusammenhänge zwischen den Orientierungs- und Personmerkmalen und den Mobilitätsbereitschaften waren eher gering (siehe Tabelle 5). Alle drei Mobilitätsbereitschaften standen in positiver Beziehung zur Berufsorientierung der Jugendlichen sowie zur deren Autonomie. Für die Mobilitätsbereitschaft Ausland war eine geringe Anpassungsbereitschaft der bedeutsamste Prädiktor. Der beste Prädiktor für die Bereitschaft zum Entrepreneurium war ein hohes Streben nach Autonomie. Der engste Zusammenhang zur Mobilitätsbereitschaft Deutschland wurde für die Berufsorientierung der Jugendlichen beobachtet.

Insgesamt wurden zahlreiche signifikante Korrelationen mit den drei Dimensionen der Mobilitätsbereitschaft beobachtet, die je-

doch jeweils nur wenig Varianz aufklärten. Mittels multipler Regressionen wurde in einem nächsten Schritt überprüft, (a) welche dieser Prädiktoren eigenständige Varianzanteile erklären können und (b) wie viel Varianz mit diesen Variablen insgesamt erklärt werden kann. Für jede der drei Mobilitätsdimensionen wurde eine multiple Regression gerechnet, in die alle Variablen der Ebene 1, die eine signifikante bivariate Korrelation mit dem Kriterium aufwiesen, in einem ersten Block schrittweise aufgenommen wurden. In einem zweiten Block wurden alle Variablen der Ebene 2, die eine signifikante bivariate Korrelation mit dem Kriterium aufwiesen, ebenfalls schrittweise aufgenommen. Jeder einzelne Prädiktor musste mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p < .001$ einen signifikanten Vorhersagebeitrag zu der Gesamtvorhersage erbringen, um akzeptiert zu werden.

Vorhersage der drei Mobilitätsdimensionen. Die nach den genannten Prinzipien identifizierten Regressionsgleichungen zur Vorhersage der Mobilitätsbereitschaften sind in Tabelle 6 dargestellt. Knapp 10% der Varianz der *Mobilitätsbereitschaft Deutschland* konnte durch die identifizierte Regressionsgleichung erklärt werden. Männliche und allein lebende Jugendliche aus den neuen Bundesländern oder Berlin gaben eine höhere Mobilitätsbereitschaft Deutschland an als weibliche und in einer Partnerschaft lebende Jugendliche aus den alten Bundesländern. Darüber hinaus war die Mobilitätsbereitschaft Deutschland um so stärker ausgeprägt, je höher die Bildung der Jugendlichen und ihrer Eltern war, je ausgeprägter ihre Berufsorientierung war und je stärker sie Europa als Chance werteten.

Etwa 16% der Varianz der *Mobilitätsbereitschaft Ausland* konnte durch die identifizierte Regressionsgleichung erklärt werden. Männliche und allein lebende Jugendliche gaben eine höhere Mobilitätsbereitschaft Ausland an als weibliche und in einer Partnerschaft lebende Jugendliche. Darüber hinaus war die Mobilitätsbereitschaft Ausland um so stärker ausgeprägt, je höher die Bildung der Jugendlichen und ihrer Eltern war, je ausgeprägter ihre Berufsorientierung war, je stärker sie Europa als Chance werteten und je geringer ihre Anpassungsbereitschaft und ihre Familienorientierung war.

Tabelle 6

Die Vorhersage der geografischen und beruflichen Mobilitätsbereitschaften Jugendlicher durch Personmerkmale, Orientierungen, demografische und familiäre Variablen (akzeptierte Modelle; $p < .001$)

Prädiktoren	R	ΔR^2	b	beta	T
Mobilitätsbereitschaft Deutschland ($F_{total} = 67.317$; $df = 7/4459$; $p < .001$)					
Geschlecht	.06	.003	-.009	-.05	-3.695
Familienstand	.12	.012	-.216	-.08	-5.666
Westen	.15	.008	-.163	-.07	-4.912
Schulabschluss Pb	.25	.037	.103	.14	8.311
Schulabschluss Eltern	.25	.003	.005	.06	3.342
Berufsorientierung	.29	.021	.196	.14	9.716
Europa als Chance	.31	.011	.174	.11	7.346
Konstante			1.694		
Mobilitätsbereitschaft Ausland ($F_{total} = 103.721$; $df = 8/4458$; $p < .001$)					
Geschlecht	.11	.013	-.149	-.10	-6.780
Familienstand	.19	.021	-.210	-.09	-6.423
Schulabschluss Pb	.33	.073	.108	.16	10.067
Schulabschluss Eltern	.36	.018	.108	.14	8.717
Familienorientierung	.36	.002	-.104	-.11	-6.546
Berufsorientierung	.38	.016	.176	.14	9.065
Anpassungsbereitschaft	.39	.007	-.146	-.10	-6.666
Europa als Chance	.40	.006	.112	.08	5.572
Konstante			1.300		
Bereitschaft zum Entrepreneurium ($F_{total} = 74.331$; $df = 9/4457$; $p < .001$)					
Geschlecht	.14	.020	-.309	-.15	-10.592
Alter	.16	.006	-.003	-.07	-5.117
Berlin	.17	.004	-.240	-.05	-3.305
Schulabschluss Pb	.27	.041	.010	.11	6.724
Schulabschluss Eltern	.28	.010	.008	.08	4.900
Zukunftsbedrohung	.31	.013	-.157	-.08	-5.354
Berufsorientierung	.33	.012	.105	.06	3.783
Autonomie	.34	.011	.186	.11	6.724
Anpassungsbereitschaft	.36	.014	-.265	-.13	-8.432
Konstante			2.529		

Anmerkung. ΔR^2 stets mit $p < .001$ signifikant. Erklärung zu den Variablen siehe Tabelle 5.

Etwa 13% der Varianz der *Bereitschaft zum Entrepreneurium* konnte durch die identifizierte Regressionsgleichung erklärt werden. Männliche und allein lebende Jugendliche, die nicht in Berlin lebten, gaben eine höhere Bereitschaft zum Entrepreneurium an als weibliche und in einer Partnerschaft lebende Jugendliche, die in Berlin lebten. Darüber hinaus war die Bereitschaft zum Entrepreneurium um so stärker ausgeprägt, je höher die Bildung der Jugendlichen und ihrer Eltern war, je weniger sie sich durch die Zukunft bedroht sahen, je ausgeprägter ihre Berufsorientie-

rung und Autonomie war und je geringer ihre Anpassungsbereitschaft war.

Vorhersage der Persönlichkeits- und Orientierungsvariablen. Für jede der sechs Orientierungs- und Personmerkmale wurde in analoger Weise eine multiple Regression gerechnet, in die alle Variablen der Ebenen 1, die eine signifikante bivariate Korrelation mit dem Kriterium aufwiesen, schrittweise aufgenommen wurden. Die akzeptierten Vorhersagegleichungen für die Orientierungs- und Personmerkmale sind in Tabelle 7 aufgeführt.

Tabelle 7

Die Vorhersage der Personmerkmale und Orientierungen der Jugendlichen durch demografische und Familienklimavariablen (akzeptierte Modelle; $p < .001$)

Prädiktoren	R	ΔR^2	b	beta	T
Autonomie ($F_{total} = 61.303$; $df = 5/4461$; $p < .001$)					
Vertr.-unbes. Familienklima	.19	.037	-.172	-.16	-10.890
Schulabschluss Eltern	.23	.015	.005	.07	4.310
Staatsangehörigkeit Pb	.24	.005	-.142	-.07	-4.558
Schulabschluss Pb	.25	.004	.004	.07	4.297
Berlin	.25	.004	-.177	-.06	-4.222
Konstante			4.229		
Anpassung ($F_{total} = 81.336$; $df = 6/4460$; $p < .001$)					
Unterstütz. Familienklima	.18	.034	.279	.22	15.351
Schulabschluss Pb	.22	.038	-.006	-.13	-7.777
Vertr.-unbes. Familienklima	.29	.011	.010	.11	7.477
Schulabschluss Eltern	.30	.005	-.004	-.08	-5.076
Wohnortgröße	.30	.005	-.003	-.10	-6.375
Berlin	.31	.006	.195	.08	5.589
Konstante			2.322		
Zukunftsbedrohung ($F_{total} = 147.469$; $df = 3/4463$; $p < .001$)					
Vertr.-unbes. Familienklima	.27	.073	.239	.27	18.783
Unterstütz. Familienklima	.29	.011	.138	.11	7.497
Schulabschluss Eltern	.30	.007	-.004	-.08	-5.715
Konstante			1.888		
Familienorientierung ($F_{total} = 101.636$; $df = 5/4540$; $p < .001$)					
Vertr.-unbes. Familienklima	.23	.054	-.263	-.20	-13.825
Geschlecht	.27	.018	.192	.12	8.606
Familienstand	.29	.010	.243	.10	7.275
Wohnortgröße	.30	.010	-.004	-.11	-7.496
Unterstütz. Familienklima	.32	.009	.185	.10	6.665
Konstante			4.144		
Berufsorientierung ($F_{total} = 67.666$; $df = 6/4460$; $p < .001$)					
Vertr.-unbes. Familienklima	.23	.053	-.218	-.20	-13.877
Westen	.26	.014	-.151	-.10	-6.848
Schulabschluss Eltern	.27	.007	.004	.07	4.359
Unterstütz. Familienklima	.28	.004	.010	.06	4.236
Staatsangehörigkeit Pb	.28	.003	-.115	-.06	-3.714
Alter	.29	.003	-.001	-.05	-3.639
Konstante			4.487		
Europa als Chance ($F_{total} = 143.565$; $df = 4/4541$; $p < .001$)					
Unterstütz. Familienklima	.26	.067	.331	.25	17.576
Westen	.31	.027	.206	.16	11.320
Schulabschluss Pb	.33	.014	.006	.13	9.110
Staatsangehörigkeit Pb	.34	.004	.113	.06	4.444
Konstante			1.452		

Anmerkung. ΔR^2 stets mit $p < .001$ signifikant. Erklärung zu den Variablen siehe Tabelle 5.

Etwa 6% der Varianz der *Autonomie* der Jugendlichen wurde durch die identifizierte Vorhersagegleichung erklärt. Die Jugendlichen waren autonomer, wenn sie oder ihre Eltern eine bessere Bildung besaßen, wenn sie Deutsche waren und nicht in Berlin lebten. Darüber

hinaus dämpfte ein ängstliches Familienklima die Autonomie der Jugendlichen. Knapp 10% der Varianz der *Anpassungsbereitschaft* konnten erklärt werden. Die Anpassungsbereitschaft der Jugendlichen war um so stärker ausgeprägt, je schlechter ihre eigene Bildung sowie

die ihrer Eltern war und wenn sie entweder in Berlin oder in kleinen Orten lebten. Darüber hinaus förderte sowohl ein unterstützendes als auch ein vertrauensvoll-unbesorgtes Familienklima die Anpassungsbereitschaft der Jugendlichen. Eine *Zukunftsbedrohung* wurde besonders von solchen Jugendlichen wahrgenommen, die in einem vertrauensvoll-unbesorgten und unterstützenden Familienklima aufwuchsen und deren Eltern über eine geringe Bildung verfügten. Es konnten insgesamt 10% der Varianz der Zukunftsbedrohung erklärt werden.

Ebenfalls wurden 10% der Varianz der *Familienorientierung* aufgeklärt. Die Familienorientierung war bei weiblichen Jugendlichen, Jugendlichen, die in einer Partnerschaft lebten, und bei Jugendlichen aus kleineren Ortschaften stärker ausgeprägt als bei männlichen und allein lebenden Jugendlichen aus größeren Ortschaften. Darüber hinaus begünstigte ein unterstützendes Familienklima die Familienorientierung, ein vertrauensvoll-unbesorgtes Familienklima dämpfte hingegen die

Familienorientierung. Es konnten gut 8% der Varianz der *Berufsorientierung* erklärt werden. Die Berufsorientierung war bei Jugendlichen aus den alten Bundesländern schwächer ausgeprägt als bei Jugendlichen aus den neuen Bundesländern und Berlin. Insgesamt wiesen jedoch deutsche Jugendliche eine höhere Berufsorientierung auf als ausländische Jugendliche. Darüber hinaus war die Berufsorientierung um so stärker ausgeprägt, je jünger die Jugendlichen waren, je unterstützender diese das Familienklima beschrieben und je weniger das Familienklima als vertrauensvoll-unbesorgt wahrgenommen wurde. Europa wurde von Jugendlichen aus den alten Bundesländern sowie von ausländischen Jugendlichen stärker als Chance bewertet. Des Weiteren begünstigte eine bessere Bildung der Jugendlichen selbst sowie ihrer Eltern und ein unterstützendes Familienklima die Wahrnehmung von *Europa als Chance*. Diese Prädiktoren erklärten insgesamt knapp 12% der Varianz der Einstellung gegenüber Europa.

DISKUSSION

Die vorliegenden Ergebnisse belegen klar den Einfluss soziodemografischer Faktoren auf die Mobilitätsbereitschaften Jugendlicher. Zwar standen die befragten Jugendlichen der Mobilität innerhalb Deutschlands insgesamt zustimmend gegenüber, aber dennoch ist die Mobilitätsbereitschaft in Deutschland regional unterschiedlich verteilt. Die Bereitschaft zur Mobilität innerhalb Deutschlands ist bei den Jugendlichen aus den neuen Bundesländern und Berlin signifikant stärker ausgeprägt als bei den Jugendlichen in den alten Bundesländern. Dieser Befund kann dahingehend interpretiert werden, dass die Anforderungen des Arbeitsmarktes einen stärkeren Mobilitätsdruck auf die Jugendlichen in den neuen Bundesländern ausüben, und diese sich mit ihrer Mobilitätsbereitschaft innerhalb Deutschlands realistisch auf diese Anforderungen einstellen.

Junge Frauen wiesen auf allen drei Mobilitätsdimensionen eine geringere Mobilitätsbereitschaft auf als die jungen Männer. Hinzu kam bei den beiden Dimensionen der geografischen Mobilität der Familienstand der Jugendlichen. Jugendliche, die mit einem Partner/einer Partnerin zusammenlebten, waren weniger geografisch mobil als solche, die allein lebten. Junge Frauen wiesen eine stärkere

Familienorientierung auf als junge Männer. Diese ausgeprägtere Familienorientierung mag ein Faktor sein, der die geringere Mobilitätsbereitschaft der jüngeren Frauen erklärt. In der Tat sagte die Familienorientierung über das Geschlecht hinaus die Bereitschaft vorher, ins Ausland zu gehen. Der Wunsch, eine Familie zu gründen, oder die Tatsache, bereits in einer Partnerschaft zu leben, so zeigt diese Untersuchung, wirkt in der Bundesrepublik als Hemmschwelle für die geografische Mobilitätsbereitschaft. Dies könnte zum Beispiel anders sein, wenn die potentiellen ArbeitgeberInnen sich der spezifischen Probleme von Paaren und Familien annehmen würden, die durch die geografische Mobilität entstehen, z.B. ein berufliches Angebot für die PartnerInnen machen würden (double hiring), bei der Umschulung der Kinder behilflich wären und ähnliches. Bezüglich der Bereitschaft zum Entrepreneurium spielte der Familienstand folgerichtig keine Rolle, da durch diese Form der Mobilität solche Belastungen für die Partnerschaft und die Familie nicht auftreten. Das Alter spielte zur Vorhersage der Mobilitätsbereitschaften in dieser altersbegrenzten Stichprobe eine vernachlässigbare Rolle.

Für alle drei betrachteten Dimensionen der Mobilitätsbereitschaft war die Bildung der Jugendlichen selbst sowie das Bildungsniveau im Elternhaus bedeutsam. Je höher der von den Jugendlichen und ihren Eltern erworbene Schulabschluss, desto ausgeprägter waren die Mobilitätsbereitschaften. Bildungsgrad ist in Deutschland ein guter Prädiktor für die Einkommenshöhe und die Wahrscheinlichkeit, von Arbeitslosigkeit betroffen zu sein. Je höher der Bildungsstand, desto höher das Einkommen und desto geringer die Wahrscheinlichkeit, arbeitslos zu werden. Der positive Zusammenhang zwischen Bildungsgrad und Mobilitätsbereitschaft erhellt eine der möglichen mediiierenden Bedingungen zwischen Bildung und Berufserfolg. Mobilitätsbereitschaft ermöglicht die Gestaltung einer erfolgreichen beruflichen Karriere.

Die vorliegende Sekundäranalyse der 13. Shell-Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) belegt aber auch deutlich, dass die Mobilitätsbereitschaften nicht nur durch die soziodemografische Situation der Jugendlichen, sondern auch durch deren Persönlichkeit und Orientierungen vorhergesagt werden können. Als zentrale Facette erwies sich hier die Berufsorientierung der Jugendlichen. Je wichtiger es den Jugendlichen war, eine gute Ausbildung zu erhalten und einen interessanten Job zu bekommen, desto stärker ausgeprägt waren ihre Mobilitätsbereitschaften. Die Wichtigkeit des Berufs begünstigt Investitionen in die berufliche Karriere. Je wichtiger den Jugendlichen ihre berufliche Situation ist, desto eher sind sie auch bereit, durch geografische Flexibilität oder Entrepreneurium in eine günstige berufliche Situation zu investieren. Eltern können die Berufsorientierung ihrer Kinder begünstigen, in dem sie sie vertrauensvoll unterstützen und Unbesorgtheit vermeiden.

Bei den geografischen Mobilitätsbereitschaften spielte darüber hinaus der Blick auf Europa eine Rolle. Je stärker Europa als Chance zur Lebensverbesserung betrachtet wurde, desto stärker ausgeprägt waren die Mobilitätsbereitschaften. Es ist weiteren Untersuchungen vorbehalten zu eruieren, ob der kausale Faktor zur Förderung der geografischen Mobilität tatsächlich die Einstellung gegenüber Europa ist, oder ob diese Variable möglicherweise ein Indikator für andere Persönlichkeitsmerkmale ist, die eine Offenheit gegenüber Veränderungen begünstigen und so die geografische Mobilitätsbereitschaft fördern.

Neben mobilitätsförderlichen Orientierungen wie der Berufsorientierung und der Bewertung von Europa als Chance wurde auch eine mobilitätsdämpfende Orientierung identifiziert. Jugendliche mit einer ausgeprägten Anpassungsbereitschaft, der Bereitschaft, sich mit dem Erreichten zufrieden zu geben, wiesen eine geringe Bereitschaft auf, berufsbedingt ins Ausland zu gehen oder sich selbstständig zu machen. Diese Form der Anpassungsbereitschaft wird durch eine geringe Bildung und ein vertrauensvoll-unbesorgtes Familienklima begünstigt. Auch schimmert in dieser Facette Angst vor Neuem durch. Jugendliche aus kleineren Ortschaften und aus Berlin waren eher bereit sich mit dem Erreichten zufrieden zu geben.

Bereitschaft zum Entrepreneurium als Dimension der beruflichen Mobilität wurde partiell von anderen Prädiktoren vorhergesagt als die beiden geografischen Mobilitätsdimensionen. Geringe Zukunftsangst und ein hohes Ausmaß an Autonomie begünstigten die Bereitschaft zum Entrepreneurium, standen jedoch in keiner Beziehung zu den geografischen Mobilitätsbereitschaften. Umgekehrt sagte Europa als Chance nur die geografischen Mobilitätsbereitschaften vorher. Diese unterschiedlichen Prädiktorsets unterstreichen die Notwendigkeit, die verschiedenen Mobilitätsdimensionen zu differenzieren und auch zukünftig nach den unterschiedlichen Bedingungen für geografische und berufliche Mobilitätsbereitschaften zu fragen.

Schließlich bleibt festzuhalten, dass das wahrgenommene Familienklima keine direkten Effekte auf die drei Mobilitätsbereitschaften aufwies. Zu beobachten waren hier lediglich indirekte, über die Orientierungen und Persönlichkeitsvariablen der Jugendlichen vermittelte Effekte der familialen Sozialisation. Direkte Effekte auf die Mobilitätsbereitschaften waren nur für die soziodemografischen und die Orientierungs- und Persönlichkeitsmerkmale zu beobachten. Das Fehlen von direkten Effekten des Familienklimas auf die drei Dimensionen der Mobilitätsbereitschaft ist bemerkenswert, zumal Baethge et al. (1988) einen harmonischen familialen Interaktionsstil als wichtig für einen erfolgreichen beruflichen Übergang identifizieren. Da insbesondere die Mobilitätsbereitschaft Deutschland in der heutigen Arbeitsmarktsituation zu einem solchen erfolgreichen beruflichen Übergang beitragen kann, hätten wir hier einen direkten Effekt des Familienklimas er-

wartet. Darüber hinaus beinhalten Mobilitätsbereitschaften generalisierte Intentionen. In sozialpsychologischen Modellen zur Erklärung von Intentionsbildungen wie etwa der Theorie des geplanten Verhaltens von Ajzen und Madden (1986) kommt den sozialen Normen zur Erklärung von Handlungsabsichten eine starke Bedeutung zu. Zu den sozialen Normen sollten bei der Erklärung der Mobilitätsbereitschaften Jugendlicher die Einstellungen der Peers und der Eltern gegenüber der Mobilität zu zählen sein. Auch auf diesem Wege wäre also ein direkter Einfluss der Eltern auf die Mobilitätsbereitschaften ihrer Kinder zu erwarten.

Bei der vorliegenden Studie handelt es sich um die Sekundäranalyse eines vorhandenen Datensatzes. Dies ist ein äußerst ökonomisches Vorgehen und besonders geeignet für einen ersten Zugriff auf bisher wenig untersuchte Fragestellungen. Es ist angesichts der Repräsentativität der 13. Shell Jugendstudie (Deutsche Shell, 2000) auch ein attraktives Vorgehen. Über die Prädiktoren und insbesondere die personalen Prädiktoren der Mobilitätsbereitschaft Jugendlicher ist bislang wenig bekannt. Die vorgelegten Ergebnisse erlauben erste Antworten auf die gestellte Frage nach den Prädiktoren der Mobilitätsbereitschaften. Zweifelsohne hat ein solches Vorgehen aber auch Nachteile. Zwei seien hier besonders hervor gehoben. So hätten wir uns für unsere Fragestellung die Berücksichtigung weiterer Persönlichkeitsvariablen gewünscht, die spezifischer auf die Vorhersage der Mobilitätsbereitschaften zugeschnitten sind. Auch würden zusätzliche und andere Methoden zur Erfassung der Mobilitätsbereitschaften als durch einzelne Items (Entrepreneurtum) oder durch die Aggregation über globale Intentionsangaben zu einer Erhöhung der Reliabilität und Validität der Messung der Mobilitätsbereitschaften beitragen. Solche Optimierungsmöglichkeiten bleiben zukünftigen Untersuchungen vorbehalten. In der vorliegenden Untersuchung wurden lediglich zwischen 10% und 16% der Varianz der Mobilitätsbereitschaften erklärt, und hiervon entfielen zwischen 3% und 5% auf die Vorhersage durch Person- und Orientierungsvariablen. Beide Optimierungsmöglichkeiten -- eine Erweiterung des Prädikorsatzes

ebenso wie ein verbessertes Messinstrumentarium -- würden sicherlich auch in eine Erhöhung der Varianzaufklärung münden.

Die Gestaltung der eigenen Erwerbsbiografie erfolgt mittels Investitionen in den beruflichen Werdegang. Die Bereitschaft aus beruflichen Gründen in einen anderen Teil Deutschlands oder in das Ausland umzuziehen, ist eine solche mögliche Investition, um eine erfolgreiche Berufskarriere zu gestalten oder um Arbeitslosigkeit zu vermeiden. Die Ergebnisse unserer Sekundäranalyse belegen klar, dass Persönlichkeit und Orientierung der Jugendlichen über die soziodemografischen Faktoren hinaus zur Erklärung der Mobilitätsbereitschaften beitragen können. Solche Investitionen werden um so wahrscheinlicher, je wichtiger den Jugendlichen dieser Lebensbereich ist -- hier gemessen als *Berufsorientierung* -- und je stärker der Arbeitsmarkt Druck auf sie ausübt, was sich hier in der regional unterschiedlichen Verteilung der Mobilitätsbereitschaft widerspiegelte. Mobilitätsbereitschaft kann sich also ebenso aus einem Vermeidungsmotiv (z.B. Druck des Arbeitsmarktes; drohende Arbeitslosigkeit) wie auch aus einem Annäherungsmotiv (z.B. beruflicher Aufstieg; interessantere Jobs) heraus entwickeln. Je höher die Hürden für solche Investitionen in die eigene berufliche Zukunft sind (Mobilität ins Ausland gegenüber Mobilität in Deutschland; Entrepreneurium gegenüber Beibehalten des Angestelltenstatus), desto eher kann *Anpassungsbereitschaft* (die Neigung, sich mit dem Gegebenen zufrieden zu geben) diese Investitionen erschweren oder gänzlich verhindern. Schließlich deuten die Untersuchungsbefunde an, dass geografische Mobilitätsbereitschaften möglicherweise durch Persönlichkeitsmerkmale begünstigt werden, die eine *Offenheit* gegenüber der Zukunft erlauben. Hierbei können wir z.B. an Offenheit als Persönlichkeitsmerkmal (Costa & McCrae, 1989) oder an Ungewissheitstoleranz (Dalbert, 1999) als mögliche personale Ressourcen denken. Die Bereitschaft zum Entrepreneurium scheint demgegenüber eher durch eine *autonome Persönlichkeit* und geringe *Ängstlichkeit* prädiziert zu werden.

AUSBLICK

Ziel unserer Sekundäranalyse war es, die Mobilitätsbereitschaften Jugendlicher in den Mittelpunkt des Interesses zu rücken und darüber hinaus erste Erkenntnisse zu gewinnen, welche Personmerkmale der Jugendlichen zur Erklärung der Mobilitätsbereitschaften beitragen. Diese können einen Ansatzpunkt für Erziehungs- und Bildungsbemühungen bieten, so dass die Jugendlichen in die Lage versetzt werden, die Herausforderungen erfolgreich zu meistern. Für zukünftige Untersuchungen bedeuten die Ergebnisse der vorgelegten Sekundäranalyse, (a) dass es notwendig ist, zwischen geografischer und beruflicher Mobilitätsbereitschaft zu unterscheiden, da diese zum Teil durch unterschiedliche Personmerkmale vorhergesagt werden und (b) dass zur Aufdeckung des familialen Einflusses mobilitätsnähere Faktoren wie die Einstellung der Eltern zur Mobilität oder das Mobilitätsverhalten der Eltern berücksichtigt werden sollten. (c) Schließlich belegen die Ergebnisse, dass Personmerkmale zur Erklärung von Mobilitätsbereitschaften beitragen können. In zukünftigen Untersuchungen würden wir uns hier auch die Berücksichtigung handlungsnaher Personmerkmale wünschen wie z.B. die Selbstwirksamkeitserwartung im Umgang mit Problemen, die im Zusammenhang mit der Mobilität auftreten können. Je handlungsnäher die untersuchten Personmerkmale sind, desto mehr werden sie zur Erklärung der Mobilitätsbereitschaften beitragen können und desto eher sind sie durch Erziehungs- und Bildungsbemühungen zu beeinflussen.

Die vorgelegten Ergebnisse geben auch erste Hinweise, in welche Richtung Interventi-

onsbemühungen zielen könnten. Eine Stärkung der Berufsorientierung, das Aufzeigen von Wegen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Beförderung einer positiven Einstellung gegenüber Europa oder allgemein gegenüber neuen Erfahrungen scheinen Möglichkeiten zu sein, insbesondere die geografischen Mobilitätsbereitschaften Jugendlicher zu stärken. Die regional unterschiedliche Verteilung der Mobilitätsbereitschaft innerhalb Deutschlands macht deutlich, dass insbesondere die Jugendlichen in arbeitsmarktschwierigen Regionen den Mobilitätsdruck massiv erleben und durch ihre erhöhte Mobilitätsbereitschaft zu einer erfolgreichen Erwerbsbiographie beizutragen bereit sind. So notwendig solche Mobilitätsbereitschaften im postmodernen Arbeitsleben sind, so werfen Mobilitätsbereitschaften und Mobilitätsverhalten doch eine Reihe von Problemen auf, von denen die erschwerte Vereinbarkeit von Beruf und Familie nur eines ist. Bildung und Erziehung sollten die Jugendlichen weder bei der Entwicklung von Mobilitätsbereitschaften noch bei deren Umsetzung in Mobilität alleine lassen. Differentialpsychologische Untersuchungen können ein fruchtbarer Weg sein, die Kenntnisse zu erwerben, die benötigt werden, um den Jugendlichen bei der Bewältigung der Herausforderungen der postmodernen Arbeitswelt zur Seite zu stehen.

LITERATUR

- Ajzen, I. & Madden, T. J. (1986). Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 5, 453-474.
- Baethge, M., Hantsche, B., Pellul, W. & Voskamp, U. (1988). *Jugend: Arbeit und Identität. Lebensperspektiven und Interessenorientierungen bei Jugendlichen*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Bartel, A. P. (1982). Wages, nonwage job characteristics, and labor mobility. *Industrial and Labor Relations Review*, 35, 578-589.
- Beck, U. (1986). *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Beyer, H.-T. (1991). *Personallexikon*. München: Oldenburg.
- Blossfeld, H.-P. & Mayer, K. U. (1988). Arbeitsmarktsegmentation in der Bundesrepublik Deutschland. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 40, 262-283.
- Brett, J. M. (1982). Job transfer and well-being. *Journal of Applied Psychology*, 67, 450-463.
- Brett, J. M. & Reilly, A. H. (1988). On the road again: Predicting the job transfer decision. *Journal of Applied Psychology*, 73, 614-620.
- Chatman, J. A. (1991). Matching people and organizations: Selection and socialization in public accounting firms. *Administrative Science Quarterly*, 36, 459-484.
- Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1989). *NEO-PI/FFI Manual Supplement*, Psychological Assessment Resources, Odessa.
- Dalbert, C. (1999). *Die Ungewissheitstoleranzskala: Skaleneigenschaften und Validierungsbefunde* (= Hallesche Berichte zur Pädagogischen Psychologie Nr. 1). Halle: Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, FB Erziehungswissenschaften – Pädagogik.
- Deckstein, D. (1999; 30.4/1.5/ 2.5.). Jagoda goes global. *Süddeutsche Zeitung*, S. 25.
- Deutsche Shell (Hrsg.) (2000). *Jugend 2000*. Opladen: Leske + Budrich.
- Drescher, P. (1993). *Organisationale Sozialisation: Eine Studie über das Wohlbefinden von Betriebseinsteigern*. Münster: Waxmann.
- Erikson, E. H. (1959). Identity and the life cycle. *Psychological Issues*, 1, 165.
- Fend, H. (1991). *Identitätsentwicklung in der Adoleszenz. Lebensentwürfe, Selbstfindung und Weltaneignung in beruflichen, familiären und politisch-weltanschaulichen Bereichen*. (Bd. II). Bern: Huber.
- Fend, H. (2000). *Entwicklungspsychologie des Jugendalters*. Opladen: Leske + Budrich.
- Gattiker, U. E. & Larwood, L. (1989). Career success, mobility and extrinsic satisfaction of corporate managers. *The Social Science Journal*, 26, 75-92.
- Häfeli, K., Kraft, U. & Schallberger, U. (1988). *Berufsausbildung und Persönlichkeitsentwicklung. Eine Längsschnittstudie*. Bern: Huber.
- Havighurst, R. J. (1982). *Developmental tasks and education*. New York: Longman.
- Heinz, W. R., Krüger, H., Rettke, U., Wachtveitl, E. & Witzel, A. (1985). *Hauptsache eine Lehrstelle. Jugendliche vor den Hürden des Arbeitsmarktes*. Weinheim: Beltz.
- Lappe, L. (1999). Berufliche Chancen Jugendlicher in der Bundesrepublik Deutschland. *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 26, 30-39.
- Lee, T. W. & Johnson, D. R. (1994). Reactions to job transfer by job type and career stage. *Journal of business and psychology*, 8, 377-390.
- Marcia, J. E. (1980). Identity in adolescence. In J. Adelson (Ed.), *Handbook of adolescent psychology* (pp. 159 – 187). New York: Wiley.
- Munton, A. G. (1990). Job relocation, stress and the family. *Journal of Organizational Behavior*, 11, 401-406.
- Neuberger, O. (1994). *Personalentwicklung*. Stuttgart: Enke.
- Noe, R. A. & Barber, A. E. (1993). Willingness to accept mobility opportunities: Destination makes a difference. *Journal of Organizational Behavior*, 14, 159-175.
- Raab, E. (1997). Jugend sucht Arbeit: Eine Längsschnittuntersuchung zum Berufseinstieg Jugendlicher in der Bundesrepublik Deutschland. *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 25, 3-12.
- Rosenfeld, R. A. (1992). Job mobility and career processes. *Annual Review of Sociology*, 18, 39-61.
- Rosenstiel, L. v. (1989). Selektions- und Sozialisationseffekte beim Übergang vom Bildungs-

- ins Beschäftigungssystem. Ergebnisse einer Längsschnittstudie an jungen Akademikern. *Zeitschrift für Arbeits- und Organisationspsychologie*, 33, 21 – 32.
- Steinkamp, G. (1991). Sozialstruktur und Sozialisation. In K. Hurrelmann & D. Ulich (Hrsg.), *Neues Handbuch zur Sozialisationsforschung* (4. überarb. Aufl.) (S. 251 – 277). Weinheim: Beltz.
- Steinkamp, G. & Stief, W. H. (1978). *Lebensbedingungen und Sozialisation. Die Abhängigkeit von Sozialisationsprozessen in der Familie von ihrer Stellung im Verteilungssystem ökonomischer, sozialer und kultureller Ressourcen und Partizipationschancen*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Van der Velde, M. E. G. & Feji, J. A. (1995). Change of work perceptions and work outcomes as a result of voluntary and involuntary job change. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 68, 273-290.
- Wagner, M. (1989). *Räumliche Mobilität im Lebenslauf: eine empirische Untersuchung sozialer Bedingungen der Migration*. Stuttgart: Enke.
- Wanous, J. P. (1976). Organizational entry: From native expectations to realistic beliefs. *Journal of Applied Psychology*, 61, 22-29.
- Wiendieck, G. & Wiswede, G. (1990). *Führung im Wandel: Neue Perspektiven für Führungsforschung und Führungspraxis*. Stuttgart: Enke.

Bisher erschienen in dieser Reihe:

- Dalbert, C. (1999). *Die Ungewissheitstoleranzskala: Skaleneigenschaften und Validierungsbefunde* (Hallesche Berichte zur Pädagogischen Psychologie Nr. 1). Halle (Saale): Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Institut für Pädagogik.
- Stöber, J. & Seidenstücker, B. (1999). *Das Besorgnis-Inventar Management (BIM): Entwicklung und erste Validierung* (Hallesche Berichte zur Pädagogischen Psychologie Nr. 2). Halle (Saale): Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Institut für Pädagogik.
- Stöber, J. (2002). *Skalendokumentation „Persönliche Ziele von SchülerInnen“* (Hallesche Berichte zur Pädagogischen Psychologie Nr. 3). Halle (Saale): Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Institut für Pädagogik.
- Grützemann, W. (2002). *Übungen zum entspannten Lernen im Unterricht* (Hallesche Berichte zur Pädagogischen Psychologie Nr. 4). Halle (Saale): Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Institut für Pädagogik.