

www.testarchiv.eu

## Open Test Archive

### Repositorium für Open-Access-Tests

Autorenbeschreibung:

#### **MOB-BG** **Mobilitätsskala**

Dalbert, C. (2002)

Dalbert, C. (2002). MOB-BG. Mobilitätsskala [Verfahrensdokumentation, Autorenbeschreibung sowie Fragebogen Deutsch und Englisch]. In Leibniz-Institut für Psychologie (ZPID) (Hrsg.), Open Test Archive. Trier: ZPID.

<https://doi.org/10.23668/psycharchives.6558>

Alle Informationen und Materialien zu dem Verfahren finden Sie unter:

**<https://www.testarchiv.eu/de/test/9004489>**

#### **Verpflichtungserklärung**

Bei dem Testverfahren handelt es sich um ein Forschungsinstrument, das der Forschung, Lehre und Praxis dient. Es wird vom Testarchiv online und kostenlos zur Verfügung gestellt und ist urheberrechtlich geschützt, d. h. das Urheberrecht liegt weiterhin bei dem/den Autor/en.

Mit der Nutzung des Verfahrens verpflichte ich mich, die Bedingungen der [Creative Commons Lizenz CC BY-NC-ND 4.0](#) zu beachten. Ich werde nach Abschluss meiner mit dem Verfahren zusammenhängenden Arbeiten mittels des [Rückmeldeformulars](#) die TestautorInnen über den Einsatz des Verfahrens und den damit erzielten Ergebnissen informieren.

---

#### **Terms of use**

The test instrument is a research instrument that serves research, teaching and practice. It is made available online and free of charge by the test archive and is protected by copyright, i.e. the copyright remains with the author(s).

By using this test, I agree to abide by the terms of the [Creative Commons License CC BY-NC-ND 4.0](#). After completion of my work with the measure, I will inform the test authors about the use of the measure and the results I have obtained by means of the [feedback form](#).

# MOB-BG

## Mobilitätsskala

---

<b>Autoren</b>	Claudia Dalbert
<b>Quelle</b>	Dalbert, C. (1999). Mobilitätsbereitschaften. Unveröffentlichte Daten, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Institut für Pädagogik.
<b>Vorgänger-/ Originalversion</b>	keine
<b>Anwendungsbereich</b>	Die Erhebung der geographischen und beruflichen Mobilitätsbereitschaft bietet sich in der Forschung zu Berufsentwicklung und Karrieregestaltung sowie in der Personalpsychologie an.
<b>Bearbeitungszeit</b>	Bei der MOB-BG handelt es sich um ein äußerst ökonomisches Instrument, das in 5 Minuten zu bearbeiten ist.
<b>Kurzbeschreibung</b>	Selbstbeurteilungsverfahren mit 20 Items zur Erfassung der geographischen und beruflichen Mobilitätsbereitschaften.
<b>Theoretischer Hintergrund</b>	Bei der Konstruktion der Skala wurde zum einen von der Hypothese ausgegangen, dass Intentionen oder Handlungsbereitschaften gute Prädiktoren der Handlungen selbst sind. Zum anderen wurde postuliert, dass die <i>Bereitschaft zur geographischen Mobilität</i> , also der Bereitschaft berufsbedingt innerhalb Deutschlands umzuziehen oder für eine begrenzte Zeit ins Ausland zu gehen, von der <i>beruflichen Mobilitätsbereitschaft</i> , also der Bereitschaft beruflich etwas anderes zu machen, umzuschulen etc., deutlich zu trennen ist. Es ist gelungen zwei homogene und deutlich unterscheidbare Mobilitätsdimensionen zu operationalisieren, die die Bereitschaft zu Berufsmobilität und zu geographischer Mobilität erfassen.
<b>Aufbau und Auswertung</b>	Die MOB-BG besteht aus zwei Skalen. Die Skala <i>Berufsmobilität</i> umfasst 10 Items, von denen fünf vor der Skalenbildung umkodiert werden müssen (positiv gepolt: 1, 4, 8, 10, 19; negativ gepolt: 7, 12, 14, 16, 18). Die Skala <i>Geographische Mobilität</i> umfasst ebenfalls 10 Items, von denen fünf Items vor der Skalenbildung umkodiert werden müssen (positiv gepolt: 2, 5, 6, 17, 20; negativ gepolt: 3, 9, 11, 13, 15). Jedes Item ist auf einer sechsstufigen Antwortskala mit Abstufungen von "stimmt genau" bis "stimmt überhaupt nicht" zu beurteilen.
<b>Gütekriterien</b>	<b>Objektivität:</b> Die MOB-BG ist in ihrer Durchführung und Auswertung standardisiert und deshalb als objektiv einzuschätzen.

**Reliabilität:** Der Homogenitätskoeffizient Alpha betrug in der Konstruktionsstichprobe für die Berufsmobilität Alpha = .88 und für die Geographische Mobilität Alpha = .91. Die Trennschärfen variierten zwischen  $r_{it} = .42$  und  $r_{it} = .81$ . In einer Untersuchung an  $n = 392$  RealschülerInnen der neunten Klassenstufe (Dette, 2001) betrug Alpha für die Berufsmobilität Alpha = .68 und für die Geographische Mobilität Alpha = .81.

**Faktorielle Validität:** Aus einem größeren Itempool konnten in der Konstruktionsstichprobe von 94 Studierenden die erwarteten zwei Faktoren identifiziert werden. Aus den so identifizierten geeigneten Items wurden pro Dimension je fünf positiv gepolte und je fünf negativ gepolte Items, die das Kriterium der Einfachstruktur erfüllten, ausgewählt.

**Konstruktvalidität:** Beide Mobilitätsskalen korrelierten in der Konstruktionsstichprobe untereinander zu  $r = .54$  ( $p < .001$ ) und bei Dette (2001) zu  $r = .17$  ( $p < .001$ ). Beide Dimensionen korrelierten in der Konstruktionsstichprobe nicht mit der Neigung zu sozial erwünschtem Antwortverhalten.

LehramtsanwärterInnen können erwarten, ihren Beruf in der Nähe ihres Studienortes ausüben zu können. Mehr noch, ihr Studienabschluss berechtigt sie zunächst nur zur Berufsausübung in dem Bundesland, in dem sie den Studienabschluss erworben haben. Sie sollten daher eine geringe geographische Mobilität aufweisen. Diplomstudierende hingegen müssen bereit sein, sich überregional zu bewerben, und ihr Diplom gilt im gesamten Bundesgebiet als berufsqualifizierender Abschluss. Diplomstudierende sollten von daher über eine ausgeprägtere geographische Mobilitätsbereitschaft verfügen als LehramtsanwärterInnen.

LehramtsanwärterInnen für das Lehramt an Gymnasien streben eine Beamtenkarriere an und werden daher über eine geringere Berufsmobilität verfügen als Diplomstudierende, da das Diplom ein berufsflexibler Abschluss ist. LehramtsanwärterInnen für das Lehramt an Berufsschulen waren bereits berufsmobil. In der Regel handelte es sich in der Konstruktionsstichprobe um Ingenieure FH u.ä., die in ihrem Beruf bereits tätig waren, bevor sie sich für ein Zusatzstudium zum Berufsschullehrer/-lehrerin entschieden.

Die Hypothesen wurden mittels einfaktorieller Varianzanalysen mit einem dreistufigen Faktor Studienziel geprüft. Die Bereitschaft zur Berufsmobilität war bei den zukünftigen GymnasiallehrerInnen signifikant schwächer ausgeprägt ( $M = 3.04$ ,  $SD = 0.81$ ) als bei den Diplomstudierenden ( $M = 3.83$ ,  $SD = 1.04$ ) und den zukünftigen BerufsschullehrerInnen ( $M = 3.84$ ,  $SD = 0.97$ ). Die Bereitschaft zur geographischen Mobilität war bei den Diplomstudierenden ( $M = 4.36$ ,  $SD = 1.27$ ) signifikant stärker ausgeprägt als bei den LehramtsanwärterInnen (Gymnasium:  $M = 3.58$ ,  $SD = 0.95$ ; Berufsschule:  $M = 3.62$ ,  $SD = 1.26$ ).

Mobilitätsbereitschaft meint die Bereitschaft, sich auf eine neue, persönliche bedeutsame Situation, also auf eine ungewisse Situation einzulassen. Erwartungskonform zeigte sich in der Konstruktionsstichprobe, dass die Ungewissheitstoleranz zusätzlich zum Studienziel sowohl die Bereitschaft zur Berufsmobilität ( $\beta = .37$ ) als auch zur geographischen Mobilität ( $\beta = .26$ ) vorhersagte.

In einem komplexen Pfadmodell zur Vorhersage unterschiedlicher

	<p>Facetten der Mobilitätsbereitschaften bei RealschülerInnen erwies sich erneut die Ungewissheitstoleranz als signifikanter Prädiktor der beruflichen Mobilitätsbereitschaft (<math>\beta = .14</math>; Dette, 2001). Wenn darüber hinaus die beruflichen Ziele der SchülerInnen bereits ausgeprägt waren und wenn bereits eine Berufsausbildung geplant war, dann war die berufliche Mobilitätsbereitschaft (<math>\beta = -.15/- .13</math>; Dette 2001) gering ausgeprägt. Die geographische Mobilitätsbereitschaft stand hingegen mit den Einstellungen der Eltern und der Peers sowie dem Individualismus und Kollektivismus der SchülerInnen selbst in signifikantem Zusammenhang (<math>R = .57</math>). Je positiver die Einstellungen der Eltern und Peers zur geographischen Mobilität waren, je ausgeprägter der Individualismus und je schwächer der Kollektivismus waren, desto ausgeprägter war die geographische Mobilitätsbereitschaft.</p>
<b>Normen</b>	Für die MOB-BG liegen keine Normen vor. Beide Dimensionen variierten nicht zwischen den Geschlechtern.
<b>Literatur</b>	<p>Dette, D. (2001). <i>Personale und situative Prädiktoren der Mobilitätsbereitschaft von RealschulabgängerInnen. Eine empirische Analyse</i>. Halle: Martin-Luther-Universität, Institut für Psychologie, Diplomarbeit.</p>
<b>WWW-Ressourcen</b>	<a href="http://www.erzwiss.uni-halle.de/gliederung/paed/ppsych/instd1.htm">http://www.erzwiss.uni-halle.de/gliederung/paed/ppsych/instd1.htm</a>
<b>Autor des Beitrags</b>	<p>Prof. Dr. Claudia Dalbert, Dipl.-Psych.  Martin-Luther-Universität  Institut für Erziehungswissenschaften  Abteilung Erziehungspsychologie  Franckeplatz 1, D-06110 Halle  eMail: <a href="mailto:dalbert@paedagogik.uni-halle.de">dalbert@paedagogik.uni-halle.de</a></p>