



PÄDAGOGISCHE GRUNDLAGEN FÜR GESUCHSTELLENDEN IM ZYKLUS 1

Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) und Pädagogische Hochschule Zürich (PHZH)

Erste Fassung; Zürich, August 2022

Überarbeitung; Zürich, 25. Mai 2023

Projektteam

Dieter Lüthi, Geschäftsführer Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Andreas Schuhmacher, Geschäftsführer Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Rebecca Trachsel, Projektleiterin Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Dr. phil. Catherine Lieger, Leiterin Schwerpunktprogramm Elementarbildung (PHZH)

Katharina Ganz, Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Schwerpunktprogramm Elementarbildung (PHZH)

Fabienne Huber, Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Schwerpunktprogramm Elementarbildung (PHZH)

Inhalt

VORWORT	3
EINLEITUNG	4
TEIL I: GRUNDLAGEN DER VERKEHRSBILDUNG IM ZYKLUS 1	6
1. WISSENSCHAFTLICHE BEFUNDE UND THEORETISCHE GRUNDLAGEN	7
1.1. MOBILITÄTSVERHALTEN VON SCHULKINDERN IN DER SCHWEIZ	7
<i>Beweggründe von Eltern, die ihre Kinder auf dem Weg zur Schule begleiten.....</i>	<i>10</i>
<i>Verkehrserziehung und Verkehrsbildung in der Schweiz</i>	<i>11</i>
<i>Private Begleitungsinitiativen</i>	<i>11</i>
1.2 MOBILITÄTSVERHALTEN VON SCHULKINDERN AUSSERHALB DER SCHWEIZ	12
<i>Verkehrserziehung und Verkehrsbildung in Europa.....</i>	<i>12</i>
1.3 ERKENNTNISSE AUS DER ENTWICKLUNGSPSYCHOLOGIE.....	13
2. DIDAKTISCHES MODELL FÜR DIE VERKEHRSBILDUNG IM ZYKLUS 1	16
2.1 SPIELEN UND LERNEN ALS EINHEIT	16
2.2 PÄDAGOGISCHE GRUNDANNAHMEN.....	18
<i>Spiel- und Lernbegleitungen.....</i>	<i>22</i>
<i>Spiel- und Lernumgebungen.....</i>	<i>22</i>
2.3 DIDAKTISCHES MODELL ZUR VERKEHRSBILDUNG	23
3. FAZIT	30
TEIL II: ORIENTIERUNGSHILFE FÜR GESUCHSSTELLENDENDE	34
1. DIE BEDEUTUNG DER VERKEHRSBILDUNG.....	34
1.1 DER LEHRPLAN 21 UND DIE ENTWICKLUNGSORIENTIERTE ZUGÄNGE.....	35
1.2 SPIELPROJEKTE ALS DIDAKTISCHES ELEMENT IN DER VERKEHRSBILDUNG.....	36
<i>4 Phasen von Spielprojekten.....</i>	<i>36</i>
1.3 ERFAHRUNGEN AUS DEM PROJEKT «VERKEHRSBILDUNG DURCH SPIEL»	37
2. VERKEHRSBILDUNG DURCH DIE VERKEHRSSINSTRUKTION	37
3. VERKEHRSBILDUNG DURCH DIE LEHRPERSON.....	40
4. FAZIT AUS DEN PÄDAGOGISCH-DIDAKTISCHEN GRUNDLAGEN	42
5. ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN.....	45
SCHLUSSWORT	46
LITERATUR	47
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	52

VORWORT

Die 2014/15 neu eingeführten Lehrpläne wirken sich auf verschiedene Aspekte des obligatorischen Schulunterrichts aus: Einerseits verändern sie die Struktur der Schuljahre (Zyklen). Andererseits wirken sie sich auch auf die unterrichteten Fächer und Themen aus. Insbesondere geben die Lehrpläne dem Bereich «Medien und Informatik» (PER: «MITIC») ein deutlich stärkeres Gewicht. Auch mit den beiden übergreifenden Themen «Bildung für Nachhaltige Entwicklung» und «Überfachliche Kompetenzen» (PER: «Capacités transversales») setzen sie einen neuen inhaltlichen Akzent. Hinsichtlich der Gestaltung des Unterrichts gibt es eine Verschiebung weg von der wissensbasierten Unterrichtsgestaltung hin zu einer stärker kompetenzorientierten Didaktik und Pädagogik.

Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) hat den Anspruch, dass die von ihm geförderten Angebote für die obligatorische Schulzeit den Anforderungen der neuen Lehrpläne entsprechen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden im Rahmen der Strategie Verkehrsbildung Kriterien für die Vergabe von Gesuchen im Bereich des Zyklus 1 («Verkehrsbildung durch Spiel») erarbeitet. Die Kriterien richten sich nach den entwicklungsorientierten Zugängen im Lehrplan 21: Die Verkehrsbildung muss vor allem über Spielumgebungen an das junge Kind weitergegeben werden, damit es in der Lage ist, sich im Verkehr sicher zu verhalten. Bei der Erarbeitung dieser Kriterien hat sich gezeigt, dass den Gesuchstellenden die didaktischen (pädagogischen) Grundlagen für die Erstellung von Materialien im Zyklus 1 teilweise fehlen. Eine Analyse, die zum heutigen Zeitpunkt vom FVS finanzierten Gesuche untersuchte, ergab, dass zwar gute Ideen vorhanden sind, die Umsetzung der Materialien jedoch nicht immer auf die Bedürfnisse der Kinder im Zyklus 1 ausgerichtet ist.

Aus diesem Grund wurde der vorliegende Bericht «Pädagogische Grundlagen für Gesuchstellende im Zyklus 1» verfasst. Nach der Genehmigung des Vorhabens durch die Verwaltungskommission FVS wurden zwischen Juli 2021 und Mai 2022 pädagogische Grundlagen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1 entwickelt und erprobt. Parallel dazu wurden bereits bestehende Angebote im Zyklus 1 (Weiterbildungen, Lehrmittel und Filmmaterial) verbessert und finalisiert. Der vorliegende Bericht bietet Gesuchstellenden einen pädagogischen Orientierungsrahmen und eine umfassende Unterstützung für das Verfassen eines Gesuchs, die Eingabe sowie die Umsetzung von Verkehrsbildungsprojekten im Zyklus 1. Gleichzeitig unterstützt der Bericht den FVS bei der Beurteilung der eingehenden Gesuche.

EINLEITUNG

Seit dem 1. Januar 1977 hat der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) den gesetzlichen Auftrag, Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr und zur Verhütung von Unfällen zu fördern und koordinieren (Art. 4 Abs 1 Unfallverhütungsbeitragsgesetz 741.81). Der FVS unterstützt dabei Projekte zur Verkehrserziehung und Verkehrsbildung, Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit (Astra, 2002). Die Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel sind im «Reglement über die Verwendung der Mittel des Fonds für Verkehrssicherheit» festgelegt. Für Projekte, die sich keinem Schwerpunktthema zuordnen lassen, kann eine Projektfinanzierung mittels eines Gesuchs beantragt werden (Art. 1 Abs 2 Reglement FVS). Im Gesuch muss die Notwendigkeit des Projekts sowie die damit verbundene präventive Wirkung (Bsp. Unfallvermeidung) begründet werden.

Der FVS setzt sich für die Sicherheit aller im Strassenverkehr Teilnehmenden ein (Fonds für Verkehrssicherheit, 2022). Dies betrifft auch die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler des Zyklus 1. Damit die Sicherheit der 4- bis 8-jährigen Kinder vom Kindergarten bis zur 2. Klasse erhöht werden kann, braucht es eine auf die Entwicklung und das Alter der Kinder zugeschnittene (Bsp. Spiel als zentrale Lernform) und an den Lehrplan 21 angelehnte Verkehrsbildung (Lehrplankompatibilität). Eine kontinuierliche, entwicklungsorientierte Verkehrsbildung im Zyklus 1 bildet dabei die Grund- und Ausgangslage. Dabei gilt es, neue pädagogisch-didaktische Ansätze und Erkenntnisse mitzudenken und umzusetzen, so dass der präventive Charakter der Verkehrsbildung auch bei den jüngeren Kindern im ersten Zyklus vollumfänglich zum Tragen kommt. Dies wird umso relevanter, wenn man berücksichtigt, dass seit der Umsetzung des Harmos Konkordats (2009) Kinder teilweise jünger in die Schule eintreten.

Entsprechend müssen bei Projekteingaben, die den Zyklus 1 betreffen, (1) die jeweiligen Massnahmen auf die Zielgruppe(n) angepasst sein (Entwicklungsorientierung, altersgerecht), (2) sie müssen den aktuellen pädagogisch-didaktischen Ansätzen entsprechen (Kompetenzorientierung, Spiel als Lernform, fächerübergreifender Unterricht, Spiel- und Lernbegleitung), (3) das Spiel- und Lernsetting muss miteinbezogen werden (Spiel- und Lernumgebung, Materialien) und (4) der Gesamtkontext muss mitberücksichtigt werden.

Das Lernen von Schülerinnen und Schülern Zyklus 1 gestaltet sich sehr heterogen. Die Kinder in ihrer Entwicklung stehen an unterschiedlichen Orten, ihr Entwicklungsstand ist

verschieden. Die Diversität – gerade im Kindergarten, wenn die Kinder in die Schule eintreten – ist sehr hoch. Es erfordert von Seiten Lehrpersonen und/ oder Verkehrsinstruktorin oder Verkehrsinstruktor eine hohe Flexibilität beim Einsatz der didaktischen Methoden und Instrumente, damit dem Kind entsprechend seinem Entwicklungsstand adäquat begegnet und es individuell gefördert werden kann. Dazu ist es nötig, die Entwicklungspsychologie des Kindes im Alter von 4 bis 8 Jahren zu berücksichtigen. Verkehrsbildung von Kindern im Zyklus 1 ist sehr anspruchsvoll. Die im Bericht aufgeführten und erläuterten pädagogischen Grundlagen zum ersten Zyklus basieren auf den Erfahrungen und Rückmeldungen aus der Praxis (Forschungsprojekte, Fachberatungen, Weiterbildungen, Hospitationen usw.) sowie aus der Zusammenarbeit mit Lehrpersonen, Schulleitenden, Schulbehörden und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren.

Der Bericht «Pädagogische Grundlagen für Gesuchstellende im Zyklus 1» gibt Einblicke in die aktuelle Situation der Verkehrsbildung und -erziehung in der Schweiz (inkl. Vergleich mit den Situationen in anderen europäischen Ländern), führt Gesuchstellenden in die Entwicklungspsychologie von Kindern im Alter von 4 bis 8 Jahren ein und stellt ein auf die Altersgruppe ausgerichtetes didaktisches Modell für die Verkehrsbildung bereit (Teil I). Der Bericht ermöglicht zudem eine Vertiefung in die aktuelle Pädagogik einer entwicklungs- und kompetenzorientierten Verkehrsbildung im Zyklus 1 (Teil II). Im letzten Teil, welcher als Beilage zum Teil I und Teil II fungiert, werden die Kriterien für eine erfolgreiche Eingabe von Projekten im Zyklus 1 erläutert (inklusive Beurteilungsraster) (Teil III).

Der Bericht bietet Gesuchstellenden einen pädagogischen Orientierungsrahmen für die Eingabe und Umsetzung von Verkehrsbildungsprojekten im Zyklus 1.

TEIL I:

GRUNDLAGEN DER VERKEHRSBILDUNG IM ZYKLUS 1

Im Kleinkindalter bis 4 Jahre sind es Eltern und Betreuungspersonen, die den Kindern im Alltag Verkehrserziehung leisten. Ab dem Kindergarten/ Schuleintritt ist die Verkehrsbildung institutionalisiert. Die Inhalte sind auf den Entwicklungsstand des Kindes ausgerichtet und werden in Anlehnung an den Lehrplan 21 kompetenzorientiert vermittelt. Eine weitere wichtige Komponente der Verkehrsbildung ist die Verkehrsinstruktion. Diese wird von spezifisch dafür ausgebildeten Polizistinnen und Polizisten durchgeführt. Die Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren arbeiten eng mit den Schulen zusammen und sind im Rahmen des obligatorischen Verkehrsunterrichts Teil der Verkehrsbildung im ersten Zyklus.¹

Wichtig in diesem Zusammenhang ist der Schulweg der Kinder. Die Bedeutung des Schulweges ist gesellschaftlich unumstritten: Auf dem Schulweg schliessen Kinder Freundschaften, entdecken ihre Umgebung, lernen sich umsichtig im Strassenverkehr zu bewegen und erlangen dadurch Vertrauen in ihre eigene Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit. Doch der immer dichtere Verkehr wird – gerade für junge Kinder – zu einer Herausforderung in Bezug auf ihre Sicherheit. Der präventive Charakter der Verkehrsbildung gewinnt immer mehr an Bedeutung.

Im ersten Teil zu den «Pädagogischen Grundlagen für die Verkehrsbildung im Zyklus 1» werden wissenschaftliche Befunde und theoretische Grundlagen zur Verkehrsbildung dargelegt (Teil I, Kapitel 1). Anhand von Studien zur Mobilität von Schulkindern in der Schweiz sowie zur Verkehrserziehung und Verkehrsbildung wird die gegenwärtige Situation analysiert und aktuelle Trends aufgezeigt (Teil I, Kapitel 1.1). Zur Verortung im internationalen Kontext und zum Vergleich mit anderen Ländern werden zudem Studien aus anderen europäischen Ländern begutachtet (Teil I, Kapitel 1.2).

Einen wichtigen Teil, um die pädagogischen Grundlagen zu ergänzen, sind Erkenntnisse aus der Entwicklungspsychologie junger Kinder (Teil I, Kapitel 1.3). Dabei wird der Frage nachgegangen: Wo steht ein Kind im Alter von 4 bis 8 Jahren in seiner Entwicklung? In

¹ Im vorliegenden Bericht wird aufgrund der beschriebenen Begriffsklärung folgende Unterscheidung festgelegt: Die Verkehrserziehung findet durch Eltern und Betreuungspersonen statt. Die Verkehrsbildung wird durch die Lehrpersonen und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren in der Schule geleistet, wobei die Verkehrsinstruktion durch die Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren einen grossen Teil der Verkehrsbildung darstellen.

welchem Rahmen kann ein Kind, das neu in die Schule eintritt, sich sicher im Verkehr bewegen? Und was bedeutet das für die Verkehrsbildung von Kindern im ersten Zyklus?

Dabei steht die Entwicklung eines didaktischen Modells für die Verkehrsbildung im Zyklus 1 im Zentrum (Teil I, Kapitel 2). Das Lernen von 4- bis 8-jährigen Kindern (Spiel als zentraler Lernmodus) sowie aktuelle pädagogisch-didaktische Grundannahmen (Spiel- und Lernbegleitung, Spiel- und Lernumgebung) bilden dabei die Basis des Modells.

1. WISSENSCHAFTLICHE BEFUNDE UND THEORETISCHE GRUNDLAGEN

1.1. Mobilitätsverhalten von Schulkindern in der Schweiz

Laut der Studie des Bundesamts für Strasse (ASTRA), welche die Mobilität zwischen den Jahren 1994 bis 2015 untersuchte, sind die Füße für Kinder ab 6 Jahren das bestimmende Verkehrsmittel (Sauter, 2019, S. 143). In Prozentzahlen bedeutet dies, dass in der Schweiz 76% der Kinder zu Fuss in die Schule gehen. In der Abbildung 1 ist zu erkennen, dass bei den Kindern zwischen 6 und 7 Jahren die Anzahl der Kinder, die zu Fuss in die Schule gehen in den vergangenen 10 Jahren um 5% gesunken ist. Die Autorenschaft der Studie vermutet, dass die Zahl bis zum Jahr 2024 um circa weitere 5% (oder mehr) sinken wird.

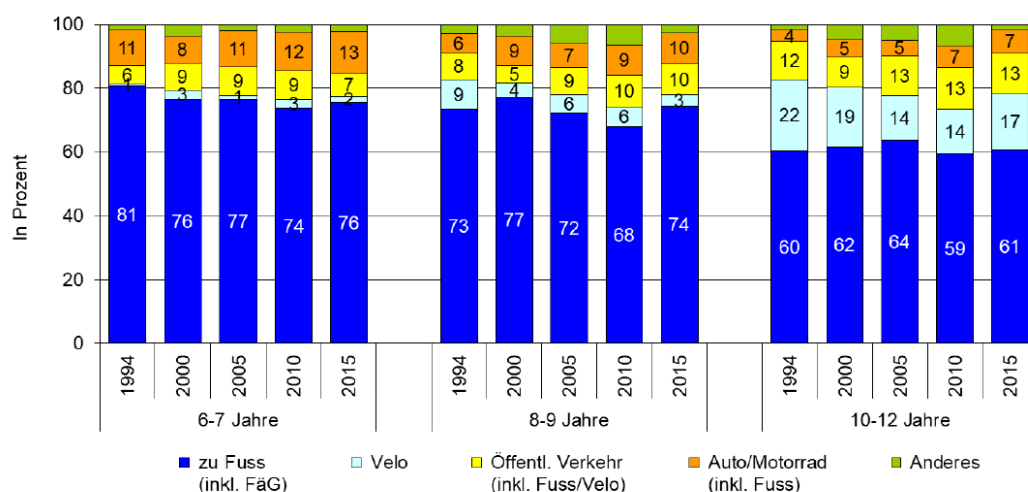


Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl von Schulkindern (Sauter, 2019).

Im Vergleich weisen die verschiedenen Regionen in der Schweiz Unterschiede im Mobilitätsverhalten auf: während in der französischsprachigen Schweiz im Jahr 2015 27% der 6- und 7-jährigen Kinder zur Schule gefahren wurden, waren es in der italienischsprachigen

Schweiz 18% und in der Deutschschweiz noch 8%. Die Studie weist zudem darauf hin, dass in den in der Zeit von 1994 bis 2015 sogenannte «Elterntaxis» in der Deutschschweiz nur geringfügig zugenommen haben, während in der Romandie eine zunehmende Tendenz zu verzeichnen war. Gemäss der Studie dürfte diese Tendenz auf die grösseren Distanzen zwischen dem Wohnort der Kinder und der Schule (längere Schulwege) zurückzuführen sein. Dies wiederum lässt sich auf Veränderungen im Schulsystem zurückführen: Schülerinnen und Schüler müssen vermehrt auch ausserhalb ihrer Wohngemeinde zur Schule gehen. Zudem scheinen Privatschulen einen Einfluss auf den Anteil der Elterntaxis zu haben, so beobachtet im Kanton Waadt. Im italienischsprachigen Teil der Schweiz hingegen schwanken die Werte aufgrund der geringen Stichprobe. Aussagen zur Entwicklung in der italienischsprachigen Schweiz liessen sich deshalb keine machen (Sauter, 2019, S. 145)

Interessant in der Studie des Bundesamts für Strasse (ASTRA) ist der Vergleich zwischen städtischen und ländlichen Regionen (vgl. Abbildung 2): In der Stadt wurden 2015 die 6- bis 7-jährigen Kinder auf 10% der Wege zur Schule gefahren, in der Agglomeration waren es 16% und auf dem Land 12% (Sauter, 2019, S. 143). Die Studie zeigt somit auf, dass die Diskrepanz zwischen Stadt und Land gering ist. Im Vergleich dazu heben sich einkommensstarke Gemeinden jedoch deutlich von anderen Regionen ab: In einkommensstarken Gemeinden werden die Kinder zu rund einem Drittel ihrer Schulwege mit dem Auto befördert (2015: 32%). Die Studie kommt weiter zum Schluss, dass es über den untersuchten Zeitraum hinweg innerhalb der grossen Städte kaum Veränderungen im Mobilitätsverhalten gegeben hat, dass aber in den Agglomerationen und ländlichen Regionen eine zunehmende Tendenz ersichtlich ist.

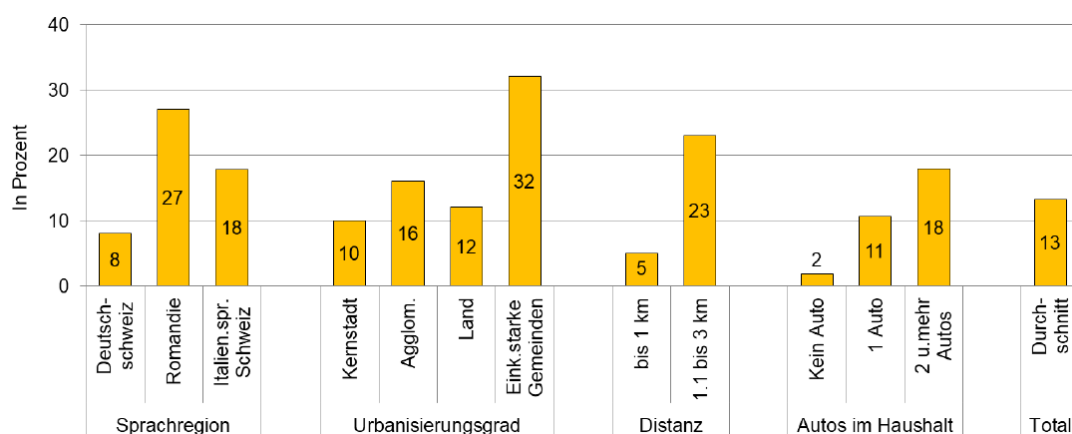


Abbildung 2: Anteile der Wege der 6-7-jährigen Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden (Sauter, 2019).

Zu ähnlichen Erkenntnissen wie das Bundesamt für Strasse (ASTRA) kommt die Studie «Der Verkehr aus Sicht der Kinder» der Universität Bern in Zusammenarbeit mit Interface und Verkehrsteiner (Kaufmann-Hayoz et al. 2010, Abbildung 3). Sie bestätigt die tiefen Werte hinsichtlich des Einsatzes von Elterntaxis in der Deutschschweiz.

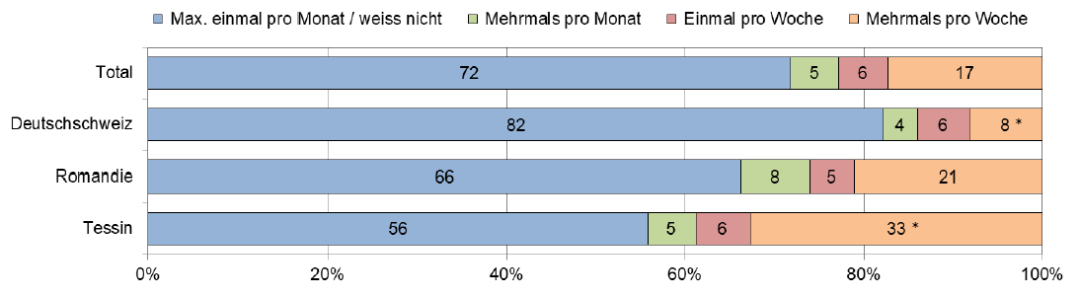


Abbildung 3: Häufigkeit des Elterntaxis zur Schule (Kaufmann-Hayoz et al., 2010).

Bezogen auf Kinder ab 4 Jahren ist folgende Studie relevant: Die 2017 veröffentlichte repräsentative Umfrage des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) bei Eltern mit Kindern im Alter zwischen 4 bis 7 Jahren ergab, dass 19% der Kinder täglich oder mehrmals pro Woche zur Schule gebracht werden (Verkehrs-Club der Schweiz, 2017). Weitere 8% werden einmal pro Woche und 6% mehrmals im Monat chauffiert. 68% werden selten bis nie zur Schule gefahren, davon je etwa rund ein Drittel selten/ausnahmsweise sowie nie (Verkehrs-Club der Schweiz, 2017). Gemäss der Umfrage des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) unterscheidet sich der Einsatz von Elterntaxis pro Zeiteinheit signifikant je Sprachregion: Während in der Deutschschweiz 5% der Kinder täglich oder mehrmals pro Woche zur Schule gefahren werden, sind es in der Romandie 36% und im Tessin 59% (vgl. Abbildung 4).

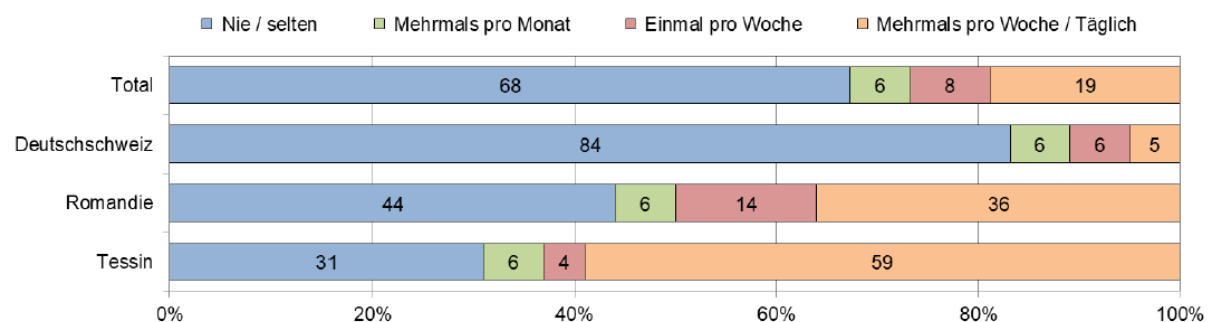


Abbildung 4: Häufigkeit des Schulwegs im Auto (Verkehrs-Club der Schweiz, 2017).

Aufschlussreich ist der Vergleich der Studien, da diese teilweise 7 Jahre auseinander liegen. Gemäss der Studie des Bundesamts für Strasse (ASTRA) ist das Hinbringen und Abholen der Kinder mit dem Auto vor allem ein Phänomen, das in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz zu beobachten ist. Ein begünstigender Faktor für den Einsatz

von Elterntaxis ist die Anzahl Fahrzeuge (Personenwagen) pro Haushalt: So werden 25% der Kinder aus Haushalten mit 3 oder mehr Fahrzeugen täglich zur Schule gefahren, 16% der Kinder aus Haushalten mit 2 Fahrzeugen und 7% der Kinder aus Haushalten mit einem Fahrzeug. Demgegenüber werden 74% der Kinder aus autofreien Haushalten nie mit dem Wagen zur Schule gebracht (Staufer, 2019, S. 146).

Die Studie weist zudem darauf hin, dass Kinder häufig zu Fuss begleitet werden. Die Datengrundlage aus der Studie des Bundesamts für Strasse (ASTRA) ist jedoch nicht ausreichend, um exakte Angaben dazu machen zu können. Die Studie des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) liefert hierzu interessante Details: Gemäss der Befragung werden gesamtschweizerisch 40% der 4- bis 7-jährigen Kinder von Erwachsenen auf ihrem Schulweg begleitet. Darin ist auch das Fahren der Kinder mit dem Wagen enthalten. Weitere 11% der Kinder werden von einem älteren Kind begleitet. 17% der Kinder gehen allein zur Schule und 32% gemeinsam mit anderen Kindern im gleichen Alter (Verkehrs-Club der Schweiz, 2017, S. 16).

Beweggründe von Eltern, die ihre Kinder auf dem Weg zur Schule begleiten

Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren, geben folgende Begründungen an:

- Am häufigsten wurden praktische Überlegungen genannt (43%) wie «die Fahrt zum Arbeitsplatz führt an der Schule vorbei» oder der Transport eines Musikinstrumentes, einer schweren Sporttasche oder etwas anderem.
- An zweiter Stelle folgte die Distanz zwischen zu Hause und der Schule (zu langer Schulweg) (18%). Dieses Argument wurde vor allem im ländlichen Raum angeführt (29%).
- Des Weiteren wurde der Faktor Zeit, resp. Zeitersparnis genannt (13%).
- Sicherheitsbedenken folgten auf Platz vier mit 8% (Kaufmann-Hayoz et al. 2010, S. 63ff.). In seinen Erläuterungen verweist Sauter darauf, dass aktuelle und frühere Studien zeigen, dass die (wahrgenommene) Gefährlichkeit des Strassenverkehrs Eltern eher dazu bringt, ihre Kinder zu begleiten (Sauter, 2019, S. 146). Die Studie des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) verweist darauf, dass für 57% der Eltern die Risiken im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr der Grund für ihre Begleitung sei (Verkehrs-Club der Schweiz, 2017).

Verkehrserziehung und Verkehrsbildung in der Schweiz

In der Schweiz verweisen Gemeinden, Beratungsstellen, Fachverbände und Verkehrsclubs darauf, dass Eltern und/ oder Mitarbeitende von Betreuungs-institutionen (zum Beispiel einer Kindertagesstätte, eines Horts oder einer Spielgruppe) für das Verhalten der Kinder im Strassenverkehr verantwortlich sind. Wenn ein Kind in die Schule eintritt, sind nebst den Eltern und/ oder Mitarbeitende von FBBE-Organisationen auch die Schulen verpflichtet, einen Beitrag zur Verkehrsbildung zu leisten. Der dritte Eckpfeiler in der Verkehrsbildung und -erziehung der Kinder sind die Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren der Polizei.

Das Ziel der Verkehrsinstruktion ist eine auf den jeweiligen Zyklus, die jeweilige Stufe ausgerichtete Verkehrsbildung. Im Kindergarten gilt «Warte – Luege – Lose – Laufe – nie ränne»: Dabei gilt es mit Hilfe von praktischen Übungen das Kind auf ein sicheres Verhalten im Verkehr vorzubereiten (Schulweg). Ab der zweiten Klasse lernen die Kinder die nötigen Ausrüstungsgegenstände ihres Velos kennen. Sie lernen mit fahrzeugähnlichen Geräten wie einem Trottinett, Scooter, Rollschuhen/ Rollerblades korrekt auf den dafür vorgesehenen Flächen zu fahren und sich zu schützen. Dabei lernen sie, Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu nehmen (Kanton Zürich, 2022). Ab dem dritten Schuljahr gewinnt das Velofahren an Bedeutung. Im Zyklus 2 (3. bis 6. Klasse) findet ein jährlicher Besuch von 1-2 Schullektionen in den Schulklassen statt, wobei die Veloprüfung in der 5. Klasse im Zentrum steht (Degener et al., 2021, S. 12).

Private Begleitungsinitiativen

An dieser Stelle ist auf die vielen privaten Initiativen von Seiten Eltern und/ oder Betreuungspersonen hinzuweisen: Innerhalb der Nachbarschaft, im Quartier, in Vereinen oder auch als Einzelinitiative organisieren sich Eltern und/ oder Betreuungspersonen in der Begleitung der Kinder auf ihrem Weg zur Schule. Zum Beispiel indem jeweils bis 2 Elternteile mit einer Gruppe von 5 bis 10 Kinder aus der gleichen Siedlung gemeinsam zu Fuss in die Schule gehen. Diese privaten Initiativen funktionieren in vielen Fällen unabhängig von der Gemeinde oder Schule, stellen jedoch für die Kinder wie auch für die Eltern eine wichtige Unterstützungsleistung dar. Da diese Begleitungsangebote privat organisiert sind, ist zu vermuten, dass sie bei Erhebungen zum Mobilitätsverhalten oder zur Verkehrssicherheit (u.a.) nicht erfasst werden und entsprechend in den dazugehörigen Statistiken nicht erscheinen (Schlansky, Herzog-Schlagk, Bernard, 2003; Degener et al., 2021). Aufgrund von Schilderungen von Eltern und Lehrpersonen wird angenommen, dass Kinder im Zyklus 1 von diesen privaten Initiativen profitieren.

1.2 Mobilitätsverhalten von Schulkindern ausserhalb der Schweiz

Um einen möglichen Trend in der Schweiz früh zu erkennen, ist eine Sicht in unterschiedlichen Staaten, die ähnliche Rahmenbedingungen wie die Schweiz haben und/oder kulturelle Ähnlichkeiten aufweisen, sinnvoll. Im Folgenden werden unterschiedliche Aspekte aus verschiedenen Erhebungen aufgeführt. Der Bericht des Bundesamts für Verkehr (ASTRA) aus dem Jahr 2019 weist beispielsweise auf einen grossen Rückgang der unabhängigen Mobilität hin: In England legten im Jahr 1971 noch 86% der Primarschulkinder ihren Heimweg von der Schule allein, d.h. ohne Begleitung Erwachsener zurück, 1990 waren es noch 35% und im Jahr 2010 nur noch 25%. In Deutschland waren es 1990 91%, die allein nach Hause zurückkehren und 2010 noch 76% (Shaw et al. 2013, S. 156).

Verkehrserziehung und Verkehrsbildung in Europa

Im Folgenden werden unterschiedliche Verkehrserziehungsstrategien in europäischen Staaten beschrieben, die Anregungen für die Weiterentwicklung der Verkehrserziehung in der Schweiz bieten könnten.

In Finnland wird seit dem Jahr 1959 für Eltern (sowie Lehrpersonen) von Erstklässlerinnen und Erstklässlern eine kostenlose Informationsveranstaltung mit dem Namen «Communicating Traffic Safety Information» zum Thema sichere Verkehrsteilnahme an den Schulen durchgeführt (Knowles et al. S. 101, 2016). Zusätzlich werden jährlich Broschüren zusammen mit einem Mutterschaftspaket an 45.000 Familien in Finnland verteilt. Dies passiert unmittelbar, bevor ein Kind geboren wird.

In Schweden wurde im Jahr 1967 der «Kinder-Verkehrs-Club» eingeführt, welcher Eltern von 3- bis 7-jährigen Kindern eine Mitgliedschaft anbietet. Die Mitglieder erhalten in bestimmten Abständen verkehrspädagogische Informationen, Medien und Materialien zur Verkehrserziehung und zur Verkehrssicherheit (Knowles et al., S. 100, 2016). Länder wie Norwegen, Dänemark und Grossbritannien schlossen sich in den Folgejahren dem Projekt an. Evaluationen in Schweden und Grossbritannien zeigen, dass auf diese Weise das Verkehrswissen und teilweise auch das Verkehrsverhalten positiv beeinflusst werden kann. In Österreich findet seit zwanzig Jahren landesweit die Aktion «Grosse helfen Kleinen» statt, bei welcher Schülerinnen und Schüler ab der siebten Schulstufe Kinder, die neu in die Schule eintreten, für mindestens 2 Monate auf ihrem Weg zur Schule begleiten. Die Schülerinnen und Schüler der siebten Schulstufe werden zu diesem Zweck spezifisch geschult (Knowles et al., 2016, S. 105).

1.3 Erkenntnisse aus der Entwicklungspsychologie

Nach der Theorie der Entwicklungspsychologen Piaget befindet sich ein Kind im Alter von 2 bis 7 Jahren im Stadium des voroperationalen Denkens (Evans, 1973; Piaget, J. & Inhelder, B. 1973). Damit wollte Piaget zum Ausdruck bringen, dass dem Kind noch keine logischen Operationen möglich sind. Damit ist gemeint, dass ein Kind dieses Alters seine eigenen Erfahrungen nicht so auswerten kann, dass es logische Schlussfolgerungen ziehen kann (Mietzel, 2019, S. 182).

Heute wird von zwei Unterstadien des voroperationalen Denkens ausgegangen: Im ersten Stadium (circa 2 bis 4 Jahre) ist die Ausbildung der Fähigkeit Zeichen und Symbole zu deuten und anzuwenden, zentral. Im zweiten Stadium (circa 5 bis 7 Jahre) stellt sich die beginnende Dezentrierung des kindlichen Denkens in den Fokus. Damit ist die Fähigkeit eines Kindes den Blickwinkel anderer Kinder und Erwachsener einzunehmen und die Aufmerksamkeit auf mehrere Merkmale einer Situation gleichzeitig zu richten, gemeint. (Mietzel, 2019, S. 183, Kienbaum & Schuhrke, 2010, S. 154). Erst ab dem zunehmenden Alter, ab circa 5 Jahren, ist es dem Kind möglich, Operationen im räumlichen und zeitlichen Bereich zu meistern, so beispielsweise Spielsteine zu ordnen (Kienbaum & Schuhrke, 2010, S. 159). Beim gezielten Abrufen und aktiven Wiedergeben spezifischer Inhalte (explizites Lernen), die im Langzeitgedächtnis abgespeichert werden, ist ein 4-jähriges Kind entwicklungspsychologisch noch nicht im gleichen Stadium wie ein 5-jähriges Kind (Kasten, 2008, S. 5). Auch mit 5 Jahren kann das Kind sein Denken noch schwer von konkreten Inhalten oder Handlungen ablösen. Erst ab circa 11 Jahren gelingt das abstrakte, formalisierte Denken (beispielsweise Wörter nach Oberbegriffen sortieren) (Kienbaum & Schuhrke, 2010, S. 159). «Es ist zwar möglich, Kindern ab 5 bis 6 Jahren solche Techniken [zu erläutern] (Strategien, Informationen gezielt zu wiederholen), sie nutzen diese aber dann kaum spontan» (Höhl & Weigelt, 2015, S. 74).

Im Zusammenhang mit dem Lernverhalten junger Kinder ist ihre Neigung zur Selbstüberschätzung zu nennen. Kinder im Alter von 3 bis 5 Jahren überschätzen oft, was sie tatsächlich leisten können. Nicht selten sind sie, was ihr Können angeht, etwas zu optimistisch (Höhl & Weigelt, 2015, S. 227).

Ein besonderes Augenmerk gilt der Wahrnehmungskompetenz von Kindern: Kinder im Alter von 2 bis 4 Jahren sind der Meinung, dass sie als Person nicht sichtbar sind, wenn ihre Augen

nicht sichtbar sind oder sie glauben, dass sie unsichtbar sind, wenn sie ihren Blick abwenden (Höhl & Weigelt, 2010, S. 66).

In Bezug auf die Urteilsfähigkeit von (jungen) Kindern verweisen verschiedene Studien darauf, dass Kinder je nach Entwicklungsstufe (teilweise bis hin zu einem Alter von 8 Jahren) autoritätsorientiert urteilen oder ihr Urteil am Wohlergehen der von der Entscheidung betroffenen Personen orientieren (Kienbaum & Schuhrke, 2010, S. 193). In vielen Fällen kann davon ausgegangen werden, dass junge Kinder ihre Entscheidungen auf der Grundlage genau eines Kriteriums treffen. Insgesamt lässt sich daraus schliessen, dass junge Kinder Risiken und Gefahren nicht vollumfänglich und gut einschätzen können. Was die Kontextabhängigkeit betrifft, konnte bei 6- bis 9-jährigen Kindern geprüft werden, dass mit dem Alter sowohl die Fähigkeit zunimmt zwischen verschiedenen Kontexten (zum Beispiel Schule, Parkplatz und Strasse) zu unterscheiden als auch verschiedene Informationen zu integrieren (Kienbaum & Schuhrke, 2010, S. 195).

Aufgrund der Bedeutung von Emotionen für die soziale Interaktion gilt der Erwerb und die Unterscheidung von sozial-emotionalen Kompetenzen als eine der wichtigsten Entwicklungsaufgaben im Kleinkind- und Schulalter (Scheithauer & Peter, 2019, S. 19). In Betreuungsinstitutionen sowie im Kindergarten und in der 1./2. Klasse (Zyklus 1) lernen Kinder ihre Emotionen auszudrücken und zu regulieren. Sie kennen die damit verbundenen Körpersignale wie auch die Mimik und sie wissen, resp. haben gelernt, wie sie mit eigenen wie auch fremden Emotionen umgehen können oder sollten (Scheithauer & Peter, 2019, S. 19). Sozial-emotionale Kompetenzen haben eine grosse Wirkung auf die Selbstständigkeit eines Kindes im Alltag, die Selbstregulation und Frustrationstoleranz, die soziale Integration in eine Gruppe von Gleichaltrigen, die Akzeptanz gegenüber und die Einhaltung von Regeln, Werten und Normen sowie auf die Fantasie und Spieltätigkeit. Werden die Entwicklungsaufgaben nicht erfolgreich bewältigt, kann es zu einer Fehlanpassung in der Entwicklung kommen (Petermann & Gust, 2016, S. 13).

Im Bereich der motorischen Entwicklung sind sich Fachpersonen der Entwicklungspsychologie einig, dass der Aktivitätsdrang und Bewegungsdrang des Kindes im Alter von 3- bis 4 Jahren seinen Höhepunkt erreicht und ab dem Alter von 5 Jahren wieder abnimmt (Mietzel, 2019, S. 223). In der Konsequenz bedeutet dies, dass Kinder in diesem Alter ständig in Bewegung sind. Selbst in Situationen, in welchen etwas mehr Ruhe von ihnen erwartet würde, werden sie von ihrem Aktivitätsdrang/ Bewegungsdrang getrieben. Natürlich

muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass es auch Kinder in diesem Alter gibt, die als verhältnismässig ruhig zu bezeichnen sind (Mietzel, 2019, S. 223). Die Entwicklung der Haltungsmotorik ist beim Kind erst im Alter von 7 bis 10 Jahren abgeschlossen. Dies bedeutet, dass erst in diesem Alter Kinder ihr Gleichgewicht durch das Abknicken der Hüfte zurücklagern können. Jüngere Kinder, die beim Spielen geschubst werden, benötigen dafür noch einen Ausfallschritt (Höhl & Weigelt, 2015, S. 61).

An dieser Stelle wichtig zu erwähnen ist ebenfalls die Sprachentwicklung des Kindes. Im Alter von 3 bis 5 Jahren geschieht in der Entwicklung des Kindes eine aussergewöhnliche Erweiterung des Wortschatzes: So können Kinder ein neues Wort nur ein einziges Mal in einem für das Kind sinnvollen und/ oder bekannten Kontext hören, um es anschliessend in die dazugehörige Begriffskategorie einordnen zu können. Das bedeutet, dass dem Lernen im Rahmen eines sozialen Kontextes – einer konkreten Gegebenheit - eine entscheidende Rolle zukommt (Mietzel, 2019, S. 216). Allerdings muss festgehalten werden, dass die Worte nach dem Hören nicht zwingend auch sofort verstanden werden. Von den sprachlichen Kompetenzen des Kindes sind unter anderem die Formen der Emotionsregulation abhängig. Die sprachliche Kompetenz kann das Kind unterstützen, Handlungsimpulse zu unterdrücken und sich von einer Situation zu distanzieren. Somit kann festgehalten werden, dass Kinder die Fähigkeit zur Impulskontrolle im Zyklus 1 erlernen (Höhl & Weigelt, 2015, S. 119).

Als abschliessender Punkt soll das Spiel junger Kinder ins Zentrum der Entwicklungspsychologie gerückt werden: Im Spiel setzen sich Kinder aktiv und intensiv mit sich selbst und ihrer Umwelt auseinander. Das Spiel bietet daher die idealen Voraussetzungen für erfolgreiche Lernprozesse in allen Bereichen der kindlichen Entwicklung (Hajszan, 2021). Zahlreiche Fähigkeiten und Fertigkeiten, die wichtig für eine erfolgreiche Lernentwicklung sind, entspringen intensiven Spielerfahrungen. Kinder im Zyklus 1 lernen durch ihr aktives Tun im Spiel, die Welt, in der sie leben, besser zu verstehen und erweitern ihr ganz persönliches Wissen Stück für Stück. Vor allem aber wird die Alltagskompetenz, die Fähigkeit, alltägliche Herausforderungen wie beispielsweise Schulwegsituationen zu verstehen und zu bewältigen, im Spiel gestärkt (Hajszan, 2021).

Anmerkung: Die hier erwähnten Altersangaben kennzeichnen Durchschnittswerte. Die Varianz von Entwicklungsschritten bei Kindern ist gross, was bedeutet, dass beispielsweise ein 3-jähriges Kind die Fähigkeit zur Impulskontrolle bereits hat, während ein 5-jähriges Kind die Kontrolle seiner Impulse noch nicht beherrscht.

2. DIDAKTISCHES MODELL FÜR DIE VERKEHRSBILDUNG IM ZYKLUS 1

Ziel des folgenden Kapitels ist die Entwicklung eines didaktischen Modells für die Verkehrsbildung im Zyklus 1. Dabei steht in einem ersten Schritt das Lernen des Kindes im Zentrum (Teil I, Kapitel 2.1). In einem zweiten Schritt werden die dem Modell zugrunde liegenden pädagogischen und didaktischen Grundannahmen erläutert (Teil I, Kapitel 2.2). Dabei wird die aktuelle Situation der Verkehrsbildung mitberücksichtigt und Handlungsfelder in der Praxis aufgezeigt. Die Zusammenführung der Kapitel 2.1 und 2.2 (Teil I) münden schliesslich im didaktischen Modell der Verkehrsbildung (Teil I, Kapitel 2.3).

2.1 Spielen und Lernen als Einheit²

Kinder wachsen in einer sich stetig verändernden Gesellschaft und Welt auf. So haben sich Kindheit und Spielen in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund von verschiedenen gesellschaftlichen Phänomenen, wie veränderte Familienformen, Digitalisierung, Klimawandel, etc. verändert.³ Spielen passiert in den deutschsprachigen Ländern Europas in anderen Kontexten als noch vor zwanzig Jahren. Kinder wachsen in anderen Lebensentwürfen als ihre Eltern auf und Spiel- und Begegnungsräume wandeln sich kontinuierlich. Auch die Bedeutung von Erziehung und der Anspruch von Eltern und Erziehungsberechtigten, ihren Kindern möglichst lernförderliche Bedingungen zu bieten, verändert Spielgewohnheiten und -möglichkeiten (Lieger & Weidinger, 2021). So belegen wissenschaftliche Befunde (Stamm, 2011, Frick, 2018), dass Kinder bereits in ihren ersten Lebensjahren vermehrt entweder stark behütet und/oder intensiv gefördert werden.

Mit der Umsetzung des Harnos-Konkordats treten Schülerinnen und Schüler heute zudem jünger in die Schule ein als früher. Lehrpersonen berichten davon, dass nicht nur bei jüngeren Kindern Entwicklungsverzögerungen in verschiedenen Bereichen erkennbar sind, unter anderem in den Bereichen kognitive Entwicklung, motorische, emotionale und soziale Entwicklung. Diese veränderten Ausgangssituationen spiegeln sich auch in der Verkehrsbildung wider: Lehrpersonen sowie Verkehrsinstruktorinnen und

² Kriterium 1 «Spiel als altersadäquate Lernform» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

³ Vergleiche Anhang 3: Gesellschaftliche Veränderungen mit Auswirkungen auf die Verkehrsbildung

Verkehrsinstruktoren berichten von jüngeren Kindern, die sich weniger lang konzentrieren können und für die konkreten Inhalte der Verkehrsbildung nicht bereit seien.

Die veränderten Ausgangssituationen und die Einführung des Lehrplan 21 mit der Einführung der entwicklungsorientierten Zugänge stellen die Schule und die Verkehrsbildung vor neue Herausforderungen. Es braucht eine neue Didaktik für den Zyklus 1, welche das Lernen des Kindes gemäss seinem Alter und seiner Entwicklung sowie das Spiel als zentrale Lernform des 4- bis 8-jährigen Kindes in den Mittelpunkt stellt.

Folgende Inputs für eine neue altersadäquate und entwicklungs-orientierte Didaktik für Kinder ab 4 – 8 Jahren wird vom Schwerpunktprogramm Elementarbildung empfohlen:

Das Kind im Alter von 4 bis 8 Jahren lernt im Spiel. Es erlebt Spielen und Lernen als Einheit. Es lernt im Erleben, mit allen Sinnen. Der Spiel- und Lernprozess geschieht ohne bewussten Lernakt (vgl. Teil I, Kapitel 2.2). Dies bedeutet, dass das Lernen beiläufig stattfindet und interessensteuert und intrinsisch motiviert ist (Imlig, Bayard & Mangold 2019; Edelmann, Wannack & Schneider 2018; Lieger 2014; Pramling Samuelsson & Asplund Carlsson, 2007; Einsiedler, 1999). So verbessert beispielsweise ein Kind, welches mit Bauklötzen spielt, unbewusst seine motorischen Fähigkeiten und lernt, wie sich die Bauklötze am besten aufeinander stapeln lassen.

Das Spielen und Lernen der Schülerinnen und Schüler im Zyklus 1 wird begleitet und unterstützt durch die professionelle Spiel- und Lernbegleitung der Lehrpersonen und/ oder der Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren. Durch die Spielbegleitung sowie eine anregende Spiel- und Lernumgebung können verkehrsbildende Inhalte altersadäquat und entwicklungs-orientiert vermittelt werden.

Mit der Umsetzung einer neuen Didaktik in der Verkehrsbildung, mit der Entwicklungsorientierung, dem Erleben im Spiel von Themen zur Verkehrsbildung und Sicherheit im Spiel, wird bei den Schülerinnen und Schülern des Zyklus 1 ein aufmerksames Verhalten im Verkehr und eine gute Wahrnehmung von verschiedenen Verkehrssituation angestrebt. Durch immer wiederkehrende Spielsituationen, welche sich an den verschiedenen Spielformen (vgl. Teil I, Kapitel 2.2) orientieren, können sich Kinder die Verkehrsregeln verinnerlichen und wenden diese auch in nicht spielerischen Situationen in der Verkehrswelt an.

2.2 Pädagogische Grundannahmen

Für die theoretische Verortung der kognitiv-aktivierenden Spiel- und Lernangebote werden Erkenntnisse aus der aktuellen Spielforschung berücksichtigt (Mackowiak et al., 2014, Lieger, 2014, Hauser, 2013): Kinder in diesem Alter erleben Spielen und Lernen als Einheit.⁴ Insbesondere im freien Spiel sind Kinder aktiv, engagiert und motiviert, ihre eigenen Fähigkeiten zu erproben und zu erweitern. Spielen als Lernform verläuft parallel zur Entwicklung von Kindern dieser Altersgruppe und steht mit positiven Emotionen in Verbindung. Mit zunehmendem Alter geht das beiläufige Lernen langsam in ein bewusstes Lernen über (vgl. Abbildung 5) (Lieger, 2014).

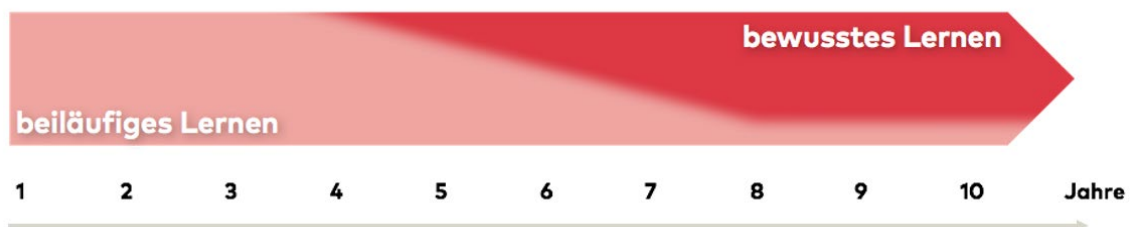


Abbildung 5: Beiläufiges und bewusstes Lernen (Lieger, 2014).

Für die Verkehrsbildung zentral ist die Erkenntnis, dass die Ausdrucksformen des kindlichen Spiels einer entwicklungspsychologischen Abfolge folgen. Die einzelnen Spiel- und Lernformen bestehen oft parallel zueinander (vgl. Abbildung 6) und werden in andere Spiel- und Lernformen integriert (Heimlich, 2001, S. 31).⁵

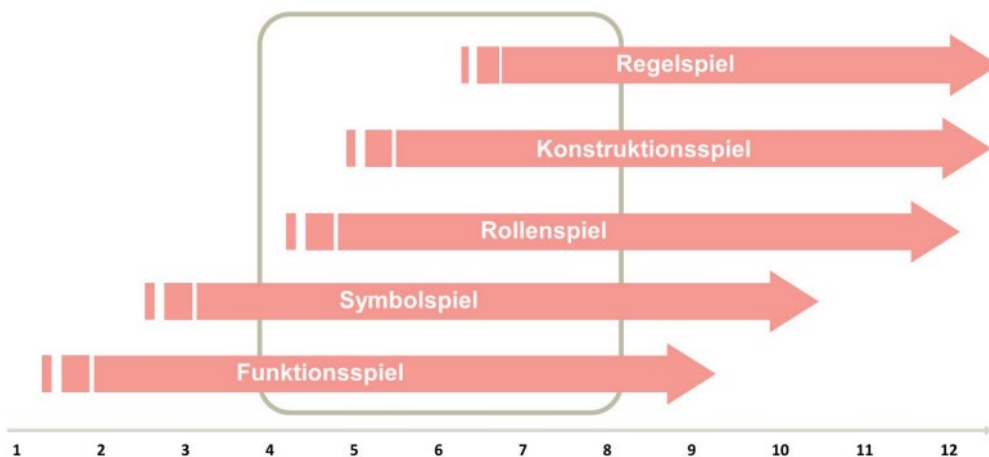


Abbildung 6: Entwicklung der Spielformen (Heimlich, 2001).

⁴ Kriterium 1 «Spiel als altersadäquate Lernform» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

⁵ Kriterium 3 «Spielformen» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

Auf der [Webseite Spielen Plus](#) der Pädagogischen Hochschule Zürich und des Hep-Verlags erläutert die Kindergartenlehrperson Claudia Knoll im [Interview «Bedeutung des Spiels»](#) die unterschiedlichen Spielformen und die Bedeutung zum Spiel als partizipative Lernmethode. Im Folgenden werden die einzelnen Spielformen anhand von Filmeispielen der Webseite Spielen Plus und einem entsprechenden Beispiel für die Verkehrsbildung erläutert:

Funktionsspiel: Im Mittelpunkt dieser Spielform steht die Erprobung des eigenen Körpers und der Umwelt. Durch die Freude am Ausprobieren, Entdecken und Erforschen von Bewegungen und Gegenständen entstehen Funktionsspiele (Lieger & Weidinger, 2021). So spielen Kinder im Funktionsspiel mit alltäglichen Gegenständen. Im [Filmbeispiel «Funktionsspiel mit Sand»](#) beispielsweise mit Sand und Steinen. Kinder erproben durch Berühren und Erproben der Materialeigenschaften die Funktionen des Gegenstandes. Zusätzlich werden durch das Funktionsspiel die eigenen körperlichen Fähigkeiten und Bewegungen weiterentwickelt. Das Funktionsspiel ist die früheste Form des Spiels und die Basis für alle darauffolgenden Spielformen. So stärkt das Kind im Funktionsspiel seine taktile, visuelle, auditive sowie fein- und grobmotorische Wahrnehmung, wie auch die Selbstwahrnehmung.

Beispiel Funktionsspiel Verkehrsbildung: Die Kinder fahren auf ihren Kickboards, Kinderautomobilen oder Pedalos selbstgemalten oder selbstgeklebten Strassen auf dem Pausenplatz entlang und können dabei in ihrem eigenen Tempo Geschwindigkeit, Richtungswechsel, Reaktion und Orientierung erproben.

Symbolspiel: Diese Spielform wird häufig auch als Phantasiespiel bezeichnet. Diese Phase, in welcher Kinder das Symbolspiel ausüben, beginnt etwa ab dem zweiten Lebensjahr. Im Symbolspiel erhalten alltägliche Gegenstände eine Bedeutung; so werden beispielsweise Szenen aus der Umwelt der Kinder sinnbildlich nachgeahmt. Im [Filmbeispiel «Symbolspiel Abakus»](#) erhalten Gegenstände, Personen und Räume neue Bedeutungen: Beispielsweise ist das Lernspiel Abakus für die Kinder plötzlich ein Computer und der Vorhang des Schulzimmers wird in ihrer Fantasie zum Hüttendach. Bei Symbolspielen entstehen grosse Lernfelder, in dem auch die sozialen Fähigkeiten weiterentwickelt werden: Beim Verhandeln, Konstruieren und Einnehmen von Rollen sowie beim Verwenden von Requisiten lernt das Kind, sich in der Gruppe zurechtzufinden und mit Konflikten umzugehen.

Beispiel Symbolspiel Verkehrsbildung: Die Kinder spielen mit den selbstgemalten oder selbstgeklebten Strassen auf dem Pausenplatz: Dabei kommen Pylonen zum Einsatz, welche

Autos, Busse und Lastwagen symbolisieren. Die Kinder spielen damit und stellen sich vor, dass die Pylonen grosse Fahrzeuge sind.

Rollenspiel: Das Rollenspiel entwickelt sich aus dem Symbolspiel. Das zentrale Entwicklungsprinzip in dieser Spielform ist die Rollenübernahme (Lieger & Weidinger, 2021). Im **Filmbeispiel «Rollenspiel Zirkus Gämperli»** wird aufgezeigt, wie Kinder mithilfe einer Auswahl an Kleidern und Requisiten in unterschiedliche Rollen schlüpfen und so ihr Aussehen, ihre Haltung und ihren Ausdruck verändern. Im Rollenspiel schulen die Kinder so ihre Vorstellungskraft und ihr Verständnis der Welt. Das Kind übt und entwickelt im Rollenspiel Wahrnehmung, Empathie, Flexibilität, Offenheit sowie Kooperations-, Kommunikations- und Problemlösefähigkeit.

Zur Vertiefung enthält das Rendezvous Elementarbildung mit dem Titel **«Spiel = Good Practice – Impulse zum Rollenspiel»** weitere Informationen zum Rollenspiel.

Beispiel Rollenspiel Verkehrsbildung: Mit Verkleidungen und Requisiten eines Polizisten, einer Busfahrerin, eines älteren Herren sowie zwei Schulkindern und zusätzlichen Requisiten wie einem Fussgängerstreifen, einem Stoppschild und einem Strassenverlauf mit Trottoir (gezeichnet mit Kreide) können die Kinder Situationen im Strassenverkehr spielen, vertiefen und sich darin Wissen aneignen.

Konstruktionsspiel: Parallel zum Rollenspiel entwickelt sich ab dem fünften Lebensjahr das Konstruktionsspiel. In Konstruktionsspielen entstehen geplante Gebilde und Produkte (Lieger & Weidinger, 2021). Das Konstruktionsspiel zeichnet sich dadurch aus, dass spielerische Elemente zusammengesetzt werden und so ein Produkt entsteht. Im **Filmbeispiel «Konstruktionsspiel Zeitmaschine»** verfolgen die Kinder beispielsweise ein klares Ziel: Sie wollen eine Zeitmaschine konstruieren. Beim Konstruieren stehen die Planung, Entwicklung und Umsetzung der Intention der Kinder im Fokus. Beiläufig lernen die Kinder, miteinander das Ziel zu erreichen und dabei verantwortungsbewusst mit den Ressourcen umzugehen.

Beispiel Konstruktionsspiel Verkehrsbildung: Die Kinder überlegen sich, was bei wichtig ist, am Körper zu schützen, wenn man beispielsweise ein Rennauto fährt; anschliessend konstruieren sie eigene kreative Gegenstände wie zum Beispiel einen Kopf-Nasen-Schutz oder Zehenschützer und basteln diese.

Regelspiel: Bei Regelspielen sind die Regeln im Vordergrund. Wichtiger als Rollen und Gegenstände sind bei dieser Spielform die Regeln, die das Zusammenspiel steuern (Lieger & Weidinger, 2021). Die Regeln und Bedingungen werden vor dem Spiel vereinbart und während des Spiels überwacht. So stellen klassische Brettspiele wie das Leiterlispiel oder Schach wie auch Spiele mit Spielsteinen (Domino), aber auch Fussball oder Handball Regelspiele dar. Wichtig an dieser Stelle ist der Befund aus der Wissenschaft, dass Kinder im Durchschnitt erst ab 6 Jahren für Regelspiele bereit sind und davon profitieren.

Beispiel Regelspiel Verkehrsbildung: Das Pylonis-Lernspiel „Aufgepasst am Fussgängerstreifen“ der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) zeigt eine Möglichkeit auf, wie Kinder anhand eines Regelspiels gemeinsam Spielen und Lernen (siehe Kapitel 2.3 Multifunktionales Spielmaterial)

Des Weiteren ist die Grundannahme wichtig, dass die soziale Umgebung sowie die Beziehungen zu den einzelnen Personen eine konstitutive Rolle für die kognitive Entwicklung von Lernenden spielen. Spiel- und Lernsituationen sollen so gestaltet werden, dass Lernende bezüglich Wissenserweiterung in die Zone der nächsten Entwicklung (ZNE) geführt werden. Diese darf nach Vygotsky (2002) nicht zu nahe, aber auch nicht zu fern vom aktuellen Wissensstand sein (vgl. Abbildung 7). Dies erfordert von den Lehrpersonen und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren eine gute Beobachtungs- und Analysefähigkeit, damit der Grad der Unterstützung für die einzelnen Kinder in den Spielsituationen eingeschätzt werden kann und daraus sinnvolle Interventionen abgeleitet werden können (Imlig, Bayard & Mangold, 2019).

Hinsichtlich der Zone der nächsten Entwicklung im Spiel beschreibt Oerter (2013) zusätzlich, dass nicht nur Erwachsene das Kind auf die nächsthöhere Ebene bringen können, sondern auch andere gleichaltrige Kinder und legt somit den Fokus auf die Gleichgestellten und Gleichaltrigen (Peer-Gruppe). Die Peer-Gruppe ist nicht nur für das soziale Gefüge und die Verortung in der Gruppe wichtig (Beziehungen), sondern hat auch einen hohen Stellenwert im gemeinsamen Lernen und sich gegenseitig durch Inputs und Aussagen herauszufordern. Auch in der Verkehrsbildung sollte die Peer-Gruppe aus diesem Grund eine tragende Rolle spielen. Dies kann in Spiel- und Lernumgebungen, in welchen Kinder miteinander spielen, interagieren und zusammenarbeiten sehr gut umgesetzt werden.

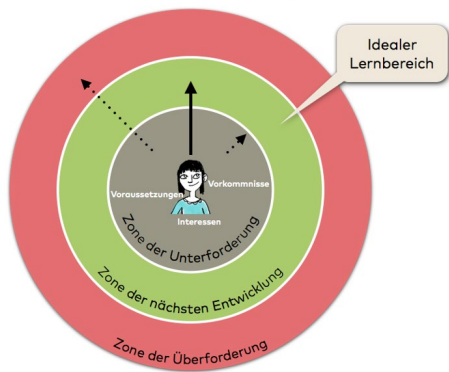


Abbildung 7: Die Zone der nächsten Entwicklung (in Anlehnung an Vygotsky) (Vygotsky, 2002).

Spiel- und Lernbegleitungen⁶

Grundsätzlich ist für eine effiziente Begleitung wichtig, dass die Lehrpersonen wie auch die Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren den Kindern vielfältige Möglichkeiten zur Partizipation anbieten (Lieger & Weidinger, 2021, S. 63). Bei der Spiel- und Lernbegleitung in der Verkehrsbildung soll die Lehrperson und die Verkehrsinstruktorin oder der Verkehrsinstruktor die Verantwortung für die Inhalte des Spiels und Lernens übernehmen. Es geht darum, Spielprozesse zu initiieren, zu beobachten und zu reagieren. Die Interventionen der Lehrperson im Bereich der Spielbegleitung zeigen sich auf unterschiedlichen Ebenen: Im Handeln, in der Aktivierung der Kinder oder dem inhaltlichen Reagieren und Eingehen auf die Kinder (Lieger & Weidinger, 2021, S. 64). Dabei soll die Lehrperson sowie die Verkehrsinstruktorin und der Verkehrsinstruktor die Kinder stets bewusst wahrnehmen und sich ihnen zuwenden. Dies stärkt die Beziehungsebene. Lehrperson und Verkehrsinstruktorin und Verkehrsinstruktor sollen sich von der Begeisterung der Kinder anstecken lassen sowie Freude, Anerkennung und Begeisterung für kindliche Ideen zeigen. Dabei sind auch Elemente des Tröstens, Ermunterns und Beruhigens für das Lernen, wie auch die Beziehung wichtig (Lieger & Weidinger, 2021, S. 66).

Spiel- und Lernumgebungen

Es ist bedeutend, dass beim Unterrichten in einem Spiel- und Lernraum die Perspektive des Kindes mitberücksichtigt wird. Das Zitat «Der Raum ist der dritte Erzieher» aus der Reggio-Pädagogik ist in diesem Zusammenhang wichtig und beschreibt neben dem Kind als erste Erzieherin/ erster Erzieher und dem familiären Umfeld sowie Lehr- und Betreuungspersonen als zweite Erzieherinnen und Erzieher. Die Funktion des Spiel- und Lernraums stellt den dritten Erzieher dar und ist für die Entwicklung von Fähigkeiten von Kindern zentral. An

⁶ Kriterium 4 «Spiel- und Lernbegleitung» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

dieser Stelle kann zudem festgehalten werden, dass gleichaltrige Kinder (Peer-Group), Lehrpersonen, Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren, etc. im Raum ebenfalls eine starke Wirkung auf das Lernverhalten und die Beziehungen des Kindes haben. Überträgt man die Situation der Raumgestaltung auf die heutige Verkehrsbildung so lässt sich feststellen, dass auch für den Verkehrsbildungsunterricht der Raum eine wichtige Komponente darstellt. Wird der Raum im Spiel genutzt und vielfältig eingesetzt, werden die Lernenden in ihrem Spielen und Lernen zusätzlich unterstützt, gefördert, angeregt und zu Neuem inspiriert.

2.3 Didaktisches Modell zur Verkehrsbildung

Auf der Basis der Befunde und Erkenntnisse aus der Entwicklungspsychologie (Teil I, Kapitel 1.3) des vorliegenden Berichts sowie der spieltheoretischen und pädagogischen Grundannahmen (Teil I, Kapitel 2.1 und 2.2) wurde vom Schwerpunktprogramm Elementarbildung der Pädagogischen Hochschule Zürich ein didaktisches Modell für die Verkehrsbildung konzipiert:

Im Zentrum des Didaktischen Modells zur Verkehrsbildung stehen die vier folgenden Begriffe: **Beziehung, Bewegung, Emotion und Raum**.

Zur Veranschaulichung dient die Grafik von Lieger und Weidinger (2021) (vgl. Abbildung 8). Die Darstellung zeigt den Zusammenhang zwischen Emotion, Bewegung, Beziehung und Raum. Die Schülerinnen und Schüler und ihr Lernen stehen dabei im Zentrum. Das Erleben und Erfahren von Spiel- und Lernprozessen in Anlehnung an die Erlebnispädagogik und an die Ausführungen einer ganzheitlichen Erziehung nach Pestalozzi unterstreichen die Bedeutung des dazugehörigen Spiel- und Lernraumes (Pestalozzi & Vogel, 2016). Im Fokus stehen jedoch die vier Begriffe «Bewegung», «Beziehung», «Emotion» und «Raum» - in der Verbindung zur Verkehrsbildung im Zyklus 1.



Abbildung 8: Spiel- und Lernumgebung im Rahmen der Elementarbildung (Lieger & Weidinger, 2021).

«Spiel ist Lernen» – durch **Beziehung**, Partizipation und Kooperation

In der heutigen Zeit sind überfachliche Kompetenzen – wie Partizipation und Kooperation – gesellschaftlich mehr denn je gefragt. Auch der Lehrplan 21 setzt sie in den Fokus des Lernens. Wichtige Fähigkeiten wie Kooperation, Kreativität, kritisches Denken und Kollaboration eignen sich Kinder am besten in offenen, gemeinschaftlichen Situationen an. Lehrpersonen und Unterrichtsteams sollen eine Balance schaffen zwischen wegweisendem und unterstützendem Begleiten einerseits und gleichzeitigem Ermöglichen von Entscheidungs- und Handlungsspielraum für effektives Lernen andererseits. Kinder und alle anderen am Lernen beteiligten Personen werden aktiv in die Planung, Gestaltung und Durchführung des Unterrichts einbezogen. Durch eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Schülerinnen und Schülern, Teamkolleginnen und -kollegen, Eltern und dem Umfeld kann die neue Lernkultur positiv verändert und beeinflusst werden.

Da die Mobilität sowie der Verkehr gesellschaftliche Felder sind, die stark von der Kooperation und der gemeinsamen Teilhabe und Nutzung geprägt sind, liegt es auf der Hand Verkehrsbildung ebenfalls partizipativ und kooperativ zu denken. Als Beispiel veranschaulicht die folgende Abbildung drei Klassen eines Schulhauses stufenübergreifend (Kindergarten, 1. und 2. Klasse) gemeinsam in der Lernlandschaft Verkehr spielen und lernen. Die Lehrperson leitet an, beobachtet, begleitet und regt die Kinder mit Fragen, Aufgabenstellungen und Ideen zu neuen Lerninhalten an.



Abbildung 9: Verkehrsbildung im Zyklus 1 – für Lehrpersonen (Elementarbildung, PHZH, 2021).

«Spiel ist Lernen» – mit und in **Bewegung**

Kinder im Alter von 4 bis 8 Jahren lernen von sich aus gerne in und mit Bewegung. Neben aktiven Phasen sind Ruhe- und Erholungsphasen genauso wichtig. Dabei kann das Mass an

Bewegung, welches Kinder brauchen, sehr unterschiedlich sein. Offene, entwicklungsorientierte und erlebnisreiche Lernsituationen kommen diesem Grundbedürfnis entgegen. Für Lehrpersonen und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren heisst das, der kindlichen Entwicklung entsprechend viel Bewegung einzuplanen und zuzulassen: durch Spiel, Spielprojekte, Lernen in Bewegung, bewegtes Lernen und Möglichkeiten für Positionswechsel (stehen, sitzen, liegen usw.). Der Bewegung kommt im Lernen eine zweite wichtige Bedeutung zu: Individuelle Lernwege sind dynamisch und somit beweglich und veränderbar. So kann sich das individuelle Lernverhalten (z.B. Lerntempo oder Lernfortschritte) innerhalb einer Lebensspanne verändern.

Inhalte der Verkehrsbildung können im Spiel, in Bewegung, in der Möglichkeit der Fortbewegung und dynamisch vermittelt werden. In den folgenden Bildern sind als Beispiel 3 Kinder (vgl. Abbildung 11) konzentriert daran eine Verkehrswelt aufzubauen. Dabei spielen sie selbst Teilnehmende der Verkehrswelt und eignen sich im Spiel mit den anderen Kindern intrinsisch, bewegt und individuell die Lerninhalte der Verkehrsbildung an.



Abbildung 10: Verkehrsbildung im Zyklus 1 – für Eltern und Erziehungsberechtigte (Elementarbildung, PHZH, 2021).

«Spielen ist Lernen» – über **Emotion**, mit allen Sinnen und intrinsisch motiviert

Positive Emotionen begünstigen kreative Arten des Denkens und Lernens und sind leistungsförderlich. So stellen Schülerinnen und Schüler, die positive Emotionen beim Lernen erleben, oft selbstständig Verbindungen zu Themen inner- und ausserhalb des aktuell zu lernenden Themengebiets her (Götz, Frenzel, Pekrun, 2007, S.15). Dies ist vor allem auch in der Verkehrsbildung, da die Situationen im Strassenverkehr immer unterschiedlich sind, eine wichtige Komponente.

Durch die Einheit von Spielen und Lernen wird das Erleben ins Zentrum gestellt. Die Kinder können auf vielfältige und kindgerechte Art und Weise lernen: handelnd, entdeckend und selbstwirksam.

Die Verkehrsbildung kann das didaktische Element Emotion ebenfalls in die Didaktik integrieren. Über den spielerischen Zugang, der sinnlich und emotional passiert, lernen die Schülerinnen und Schüler kindgerecht, altersentsprechend und nachhaltig. Die Nachhaltigkeit ist vor allem auch im Alltag des Kindes, der Familie zentral: Das 4-jährige Kind startet als Fussgängerin und wächst in weitere Nutzerinnenrollen der Mobilität: Zur Velofahrerin, zum Autofahrer, zur Lastwagenfahrerin, zum Zugbegleiter, zur Tramnutzerin.

«Spielen ist Lernen» – durch **Raumgestaltung**

Der Raum, der gewählt wird, bestimmt mit, wie die Kinder lernen. So kann «der Raum als dritter Pädagoge» auf das Lernen dann nachhaltig wirken, wenn er auf die Bedürfnisse der Kinder und der am Lernen beteiligten Personen ausgerichtet ist.

Jedes Kind ist einzigartig hinsichtlich seines individuellen Entwicklungsstands und seiner persönlichen Voraussetzungen. Für Lehrpersonen und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren heisst das, geeignete Lernräume (auch ausserhalb des Klassenzimmers) zu finden und das Lernen in Zusammenarbeit mit allen am Lernprozess beteiligten Personen zu gestalten.

Konkret ist der Raum in der Verkehrsbildung zentral für das Lernen der Kinder. Die Lernräume sollten sehr unterschiedlich und für das Kind ausgerichtet sein.

Zur Vertiefung enthält die Folge «**Spiel mit dem Raum**» des Rendezvous Elementarbildung weitere Informationen und Beispiele.

Multifunktionales Spielmaterial

Die folgenden 26 multifunktionalen Spielmaterialien (vgl. Abbildung 12) können für eine Verkehrsbildung, welche der neuen Didaktik gerecht wird, geeignete Beispiele darstellen.

Die Spielmaterialien sind alle multifunktional und den entsprechenden Spielformen zugeordnet.⁷ Dabei stellen die Farbmarkierungen folgende Zuordnung dar:









Legende:

hellgrau = Spielform ist integriert

dunkelgrau = Spielform ist stark integriert

weiss = keine Verbindung zur Spielform

Beispiel: Die flexible Strasse ist ein Rollen- sowie ein Konstruktionspiel, hat auch Verknüpfungen zum Funktionsspiel.

Spielmaterialien	Bild	Funktions- spiel	Rollen- spiel	Konstruktions- spiel	Regelspiel
Flexible Strasse					
Verkehrszeichen-Set					
Autos					
Spielfiguren					
Malerklebeband					
Absperrband					
Strassenmal- kreide					
Pylonen					

⁷ Kriterium z «Einsatz der Materialien» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

Ampelanlage					
Strassenschilder					
Modulares Gefährt					
Anhänger modulares Gefährt					
Fussgängerstreifen					
Polizist T-Shirt					
Polizist Kappe					
Polizei Kelle					
Helm					
Autoapotheke Koffer					
Autoapotheke Inhalt					
Leuchtstreifen					
Tip Toi Sicher im Strassenverkehr, mit Stift					
Die Pylonis sind los Lernspiel bfu					
Triplo, Lernspiel TCS					
Verkehrsplakat					

Legende:

hellgrau = Spielform ist integriert

dunkelgrau = Spielform ist stark integriert

weiss = keine Verbindung zur Spielform

Beispiele von geeigneten Lernsituationen:

Folgendes Filmbeispiel zeigt unterschiedliche Lern- und Spielsituationen auf, in welchen Kinder des Kindergartens und der 1. und 2. Klasse anhand der neuen Didaktik sich spielerisch in der Verkehrsbildung üben. Dabei kommen viele der multifunktionalen Spielmaterialien, der obenstehenden Tabelle, zum Einsatz. Ebenfalls sind unterschiedliche Spielformen ersichtlich, Kinder die einzeln oder in Kleingruppen aber auch im Klassenverband spielen. Die Lehrperson nimmt dabei stets eine begleitende Funktion ein.

Der kurze Film des Schwerpunktprogramms Elementarbildung soll beispielhaft aufzeigen, wie Verkehrsbildung in der Schule funktionieren kann:

[Informationen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1.](#)

[Rendezvous Elementarbildung «Verkehrsbildung im Spiel»](#)

3. FAZIT

Die zusammengetragenen Befunde und Grundlagen werden nun nacheinander auf die Verkehrsbildung des 4- bis 8-jährigen Kindes angewendet, wobei mit den Befunden der Entwicklungspsychologie gestartet wird, anschliessend die aktuelle nationale Situation und die internationale Situation betreffend der Verkehrsbildung betrachtet wird. Ziel dieser Kontraktion der Befunde ist eine Anwendung und Einschätzung auf Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsbildung beim jungen Kind.

Befunde aus der Entwicklungspsychologie:

Wenden wir nun die wissenschaftlichen Befunde auf die Verkehrsbildung an, lassen sich folgende Punkte als Schlussfolgerung generieren.

- Erst mit circa 5 Jahren beginnt ein Kind seine Aufmerksamkeit auf mehrere Merkmale einer Situation gleichzeitig zu richten (Mietzel, 2019, S. 183, Kienbaum & Schuhrke, 2010, S. 154). Die Funktion der Fähigkeit der Dezentrierung lässt sich für den Strassenverkehr als sehr wichtig einstufen. Beispiel: Kinder befinden sich in der Nähe einer Strasse, die auf einem Fussgängerstreifen überquert werden soll. Wenn die Fähigkeit der Dezentrierung noch nicht fortgeschritten ist, kann sich ein Kind beispielsweise nur schlecht auf ein heranfahrendes Auto konzentrieren, wenn das gleichaltrige Kind daneben spricht sowie ein grosser Vogel über die Köpfe hinweg fliegt.
- Die Fähigkeit zur Impulskontrolle wird im Verlauf des Zyklus 1 erlernt. Es lässt sich festhalten, dass junge Kinder ihr Handeln noch nicht in jedem Moment steuern oder kontrollieren können. Beispielsweise können spontane Impulse und Reaktionen (z.B. dem davonrollenden Ball in der Nähe der Strasse hinterherrennen) noch nicht unterdrückt werden (Degener et al., 2021, S. 9).
- Ebenfalls ist die Wahrnehmungskompetenz eines Kindes im Zyklus 1 beim beschriebenen Beispiel der Strassenüberquerung auf einem Fussgängerstreifen zu nennen: In vielen Fällen kann davon ausgegangen werden, dass junge Kinder ihre Entscheidungen auf der Grundlage genau eines Kriteriums treffen (Höhl & Weigelt, 2010, S. 66). Dies bedeutet für die Strassenüberquerung, dass Kinder beim selbstständigen Überqueren einer Strasse stark herausgefordert oder gar überfordert sind, da sie noch nicht auf mehrere Kriterien für die Überquerung achten können.

- Da Kinder auch mit 5 Jahren das Denken noch schwer von konkreten Inhalten oder Handlungen ablösen können (Höhl & Weigelt, 2015, S. 74), bieten unregelmässig durchgeführte oder nur einmal im Jahr stattfindende Verkehrsbildungssequenzen für 4- bis 5-jährige Kinder im Umgang mit dem Strassenverkehr nicht ausreichend Übungszeit, -raum und -möglichkeiten, um eine Strassenüberquerung selbstständig zu meistern.
- Die Wirkung der sozial-emotionalen Kompetenzen auf die Selbstständigkeit der Kinder im Zyklus 1 im Alltag, die Selbstregulation und Frustrationstoleranz, die soziale Integration in Gruppen von Gleichaltrigen, sowie auf die Akzeptanz und Einhaltung von Regeln, Normen und Grenzen ist unumstritten und für die Bildung generell wie auch für alle Bereiche (Regeln, Schulweg, Fussgängerüberquerung, Fahrmittel, etc.) der Verkehrsbildung zentral (Scheithauer & Peter, 2019, S. 19; Petermann & Gust, 2016, S. 13).
- Kinder im Zyklus 1 sind ständig in Bewegung und werden auch in Situationen, in denen etwas mehr Ruhe von ihnen erwartet wird – wie beim Überqueren eines Fussgängerstreifens - von ihrem Drang zur Bewegung getrieben (Mietzel, 2019, S. 223).
- Kinder im Alter von 4 bis 6 Jahren tätigen einen Ausfallschritt, wenn sie geschubst werden (Höhl & Weigelt, 2015, S. 61). Da sich Kinder in diesem Alter oft spielerisch schubsen, kann der Ausfallschritt in der Nähe von Strassen für Kinder, wie auch für andere Beteiligte im Strassenverkehr, gefährlich sein.
- Die Neigung zur Selbstüberschätzung von jungen Kindern im Zyklus 1 betrifft im hohen Masse die Verkehrsbildung (Höhl & Weigelt, 2015, S. 227). Bei der Überquerung eines Fussgängerstreifen braucht es betreffend Tempo, Erreichung, Konzentration und Ausdauer eine gute Einschätzungsbasis.
- Kinder lernen in Spielerfahrungen zahlreiche Fähigkeiten und Fertigkeiten, die wichtig für eine erfolgreiche Lernentwicklung und Verkehrsbildung sind. Vor allem die Fähigkeit, alltägliche Herausforderungen wie beispielsweise Situationen auf dem Schulweg, im Überqueren von Strassen, im Kontakt mit Velofahrerinnen und Velofahrer, etc. werden anhand von Spielerfahrungen verstanden und besser bewältigt; Insgesamt wird der Umgang dieser Herausforderungen im Spiel gestärkt (Hajszan, 2021).

Diese Befunde aus der Entwicklungspsychologie und die Anwendung der Befunde auf die Verkehrsbildung, stellen die Inhalte der Verkehrsbildung für Kinder im ersten Zyklus, für Eltern, für Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren und auch für die Institution Schule mit den Lehrpersonen und Schulleitungen vor neue Herausforderungen. Die Befunde sind aus diesem Grund ausschlaggebend, da sich die Rahmenbedingungen des Mobilitätsverhaltens sowie auch der Verkehrsbildung beim jungen Kind verändert haben: Als erstes lässt sich der neu gesetzte Stichtag für den Eintritt der Kinder ins Schulsystem nennen: Seit der Einführung des Harnos-Konkordats, sind Kinder, die in den Kindergarten eintreten, tendenziell jünger. Konkret können Kinder zu diesem Zeitpunkt gerade 4 Jahre alt geworden sein. Die Differenz zum Alter vor der Einführung des Harnos-Konkordats kann somit bei Kindern ein gesamtes Lebensjahr betragen.

Ebenfalls wichtig zu nennen sind betreffend der Verkehrsbildung die unterschiedlichen sozio-kulturellen Verständnisse der Kinder sowie der Eltern und Betreuungspersonen bezüglich der Kenntnisse und des Verhaltens im Verkehr. Eltern und Betreuungspersonen haben unterschiedliche Erfahrungen und Kenntnisse im Bereich der Verkehrsbildung - sei dies als Fussgängerinnen, Velofahrer oder Autofahrerinnen. Da Elternhäuser, Kindertagesstätten sowie andere Frühbildungsinstitutionen bis zum Schuleintritt die wichtigsten Erfahrungswerte, Lerngelegenheiten und Wissensvermittlungsangebote für die Kinder darstellen, ist offensichtlich, dass sich die Heterogenität der Kenntnisse betreffend der Verkehrssicherheit auf die Kenntnisse, Erfahrungen und die Verhaltensweisen der Kinder überträgt.

Nationale und internationale Befunde betreffend der Verkehrsbildung

Heute meistern immer weniger Kinder den Schulweg zu Fuss (aktuell 76%, Tendenz stark sinkend), immer mehr Kindern werden (in der Deutschschweiz) mit dem Auto in die Schule gefahren. Es wird vermutet, dass die Zahl bis ins Jahr 2024 erneut um 5% sinken wird. Der langsame Rückgang der Bewältigung des Schulwegs zu Fuss in der Deutschschweiz (verglichen mit der Romandie) hat möglicherweise mit dem traditionellen Denken zu tun, dass Kinder den Schulweg selbstständig zu bewältigen haben.

Bezüglich der Elterntaxis gibt es in grossen Städten schweizweit kaum Veränderungen, jedoch ist in den Agglomerationen sowie auf dem Land eine zunehmende Tendenz ersichtlich: Internationale Langzeitstudien zeigen im Allgemeinen einen sehr starken Rückgang der unabhängigen Mobilität in Europa auf. Unter anderem spielt auch der Faktor der Elterntaxis eine wichtige Rolle beim selbständigen Begehen des Schulwegs der Kinder.

Die vielen grossen und kleinen Initiativen in vielen europäischen Ländern zeigen jedoch, dass auch in anderen europäischen Ländern betreffend der Verkehrsbildung Veränderungen ersichtlich sind: Dies lässt darauf schliessen, dass auch im Ausland das Thema Verkehrsbildung diskutiert wird. Als Good-Practice-Beispiel wird an dieser Stelle die Aktion «Grosse helfen Kleinen», welche in Österreich seit zwanzig Jahren bundesweit durchgeführt wird, hervorgehoben: Schülerinnen und Schüler ab der siebten Schulstufe begleiten mindestens 2 Monate ab Beginn des Schuljahrs junge Kinder in die Schule.

TEIL II:

ORIENTIERUNGSHILFE FÜR GESUCHSSTELLENDENDE

Im zweiten Teil des Berichts «Pädagogische Grundlagen für Gesuchstellende im Zyklus 1» wird das didaktische Modell zur Verkehrsbildung (vgl. Teil I, Kapitel 2.3) in Korrelation zum Lehrplan 21 gestellt. Dafür wird in einem ersten Schritt auf die Bedeutung der Verkehrsbildung im Zyklus 1 eingegangen, in einem zweiten Schritt werden die didaktischen Ansätze im Lehrplan 21 sowie die entwicklungsorientierten Zugänge näher erläutert (Teil II, Kapitel 1.1 und Anhang 1). Darauffolgend wird als konkretes Beispiel und didaktisches Element ein Spielprojekt aus der Verkehrsbildung im Zyklus 1 vorgestellt. Dies als Anregung für Lehrpersonen und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren, wie eine Unterrichtssequenzen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1 aufgebaut sein könnte. Die Erkenntnisse aus dem Projekt «Verkehrsbildung durch Spiel – entwicklungsorientierte Zugänge im Zyklus 1» zur Verkehrsbildung im Zyklus 1 runden das Kapitel 1, Teil II ab. Doch was bedeutet das für die Verkehrsbildung in den Schulen und durch die Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren? In den Kapiteln 2 und 3 des Teils II fokussiert der Bericht auf mögliche Optionen für die Neuausrichtung der Verkehrsbildung im Zyklus 1 sowie die Einbettung von Verkehrsbildungsthemen in den regulären Unterricht. Als Abschluss des Teils II (Kapitel 4) fasst der Bericht im Rahmen eines Fazits die Erkenntnisse des Berichts zusammen.

1. DIE BEDEUTUNG DER VERKEHRSBILDUNG

Kinder sind neugierig und entdecken Tag für Tag ihre Umwelt – so kommen Kinder bereits früh mit Verkehrsthemen wie dem Verkehrsverhalten und der Verkehrssicherheit in Kontakt. Entwicklungsbedingt ist ihre Wahrnehmung aber noch eingeschränkt und das Bewusstsein für Gefahren zu wenig ausgeprägt. Damit Kinder im Strassenverkehr sicher und kompetent unterwegs sind, braucht es von den Eltern und Betreuungspersonen eine aufmerksame und vorbildhafte Verkehrserziehung, von den frühkindlichen Bildungsinstitutionen, den Schulen und der Verkehrsinstruktion der Polizei eine intensive, kindgerecht und altersentsprechend vermittelte Verkehrsbildung. Für die Verkehrsbildung bedeutet dies, dass Lerninhalte vor allem über Spielumgebungen an das junge Kind vermittelt werden müssen, damit es in der Lage ist, Situationen im Strassenverkehr kennen zu lernen und im Spiel zu üben.

Dabei stellt das konzipierte didaktische Modell für die Verkehrsbildung die Elemente Emotion, Bewegung, Beziehung und Raum ins Zentrum: Die vier Elemente sind für eine kindorientierte Perspektive auf das Lernen im Alter von 4 bis 8 Jahren elementar, um die Inhalte der Verkehrsbildung anzuwenden und nachhaltig zu verstehen.

1.1 Der Lehrplan 21 und die Entwicklungsorientierte Zugänge⁸

Im gesamten Zyklus 1 (Kindergarten und 1./2. Klasse) ist die Verbindung von fachlichen und überfachlichen Kompetenzen und deren Förderung von zentraler Bedeutung. Zu Beginn des 1. Zyklus wird der Unterricht überwiegend fächerübergreifend organisiert und gestaltet.

Der Lehrplan 21 bietet in diesem Zusammenhang neun entwicklungsorientierte Zugänge an, die als Lesehilfe dienen und den Lehrpersonen den Zugang zu den Fachbereichslehrplänen erleichtern. Die entwicklungsorientierten Zugänge bauen eine Brücke von der Entwicklungsperspektive zur Fachbereichsstruktur des Lehrplans und erleichtern den Lehrpersonen die Planung des fächerübergreifenden Unterrichts (Bildungsdirektion des Kantons Zürichs, 2017). Der Lehrplan 21 beschreibt somit einen kompetenzorientierten, dem Entwicklungsstand der Schülerinnen und Schülern angepassten Unterricht. Dies bedeutet, dass die zu vermittelnde Bildungsziele methodisch und didaktisch angepasst und vermittelt werden müssen. Im Verlauf des 1. Zyklus verschiebt sich der Schwerpunkt des Lernens von der Entwicklungsperspektive hin zum Lernen in den Fachbereichen.

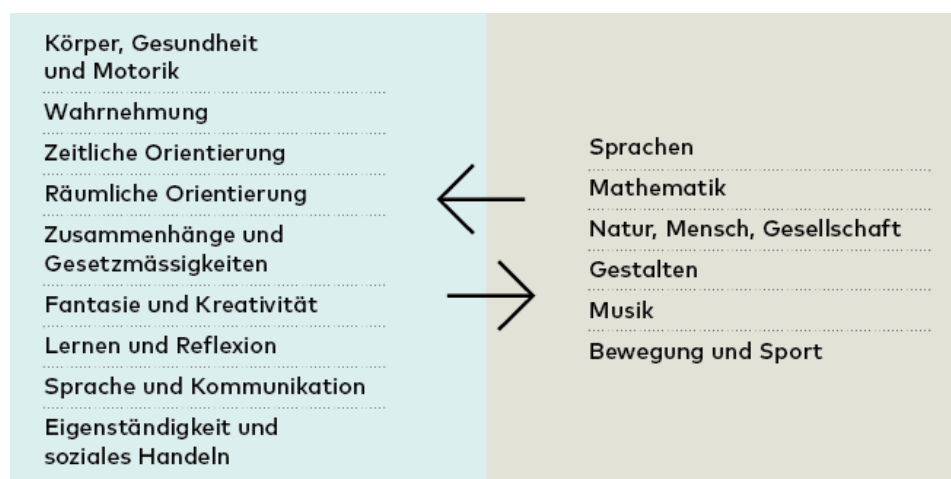


Abbildung 12: Entwicklungsorientierte Zugänge und Fachbereiche Lehrplan 21 (Bildungsdirektion des Kantons Zürich, 2017).

⁸ Kriterium 2 «Lehrplankompatibilität» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

1.2 Spielprojekte als didaktisches Element in der Verkehrsbildung

Spielprojekte ermöglichen es Kindern sich intensiv mit einem Thema auseinanderzusetzen, da es in längeren Spielphasen besonders oft zu kognitiv anregenden Interaktionen zwischen einzelnen Kindern kommt. Die daraus entstandenen Leistungen, Lernerfolge und ausgefallenen Ideen der Kinder können von den Lehrpersonen sowie Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren im Spiel entsprechend gewürdigt und verstärkt werden. Besonders während Spielprojekten ergeben sich viele Möglichkeiten für Lehrpersonen sowie Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren die Kinder in ihrem Spielprozess individuell zu beobachten und zu begleiten (Lieger & Weidinger, 2021, S. 52). Spielprojekte lassen sich in 4 zeitlich hintereinanderliegende Phasen strukturieren (Lorenzen, 1998).

4 Phasen von Spielprojekten

In der Anlaufphase orientieren sich die Kinder, wählen ihre Spielorte und die Spielgemeinschaften aus. Es ist eine aktive, eher unruhige Phase, in der vor allem auch Organisatorisches im Zentrum steht. In der Spielphase spielen die Kinder an den verschiedenen Spielorten. Neben lang andauernden Aktivitäten finden auch spieldynamisch bedingte Wechsel von Spielformen, Materialien, Spielorten und Sozialformen statt. In der Aufräumphase wird wieder ein Aktivitätsanstieg verzeichnet, sei es durch ein verstärktes Bemühen, Begonnenes zu einem Abschluss zu bringen oder durch das gemeinsame Aufräumen und das lebhafte Kommunizieren. Die Reflexionsphase ist zentral für das Besprechen der Erfahrungen und Gefühle zum Verlauf des Spiels miteinander und mit den Lehrpersonen. Es werden Verbesserungsvorschläge, aber auch neue Spielvorhaben besprochen (Lieger & Weidinger, 2021, S. 53). Dabei ist wichtig, dass die Anlauf- resp. Aufräumphase kurzgehalten werden. Die Spielphasen sollten in einem halben Tag so eingeplant werden, dass sich intensive Spielsituationen entwickeln können, die entsprechend viel Zeit benötigen. Die dafür empfohlenen Zeitfenster sollten 45 bis 60 Minuten nicht unterschreiten.

Zur Veranschaulichung von konkreten Spielprojekten der Verkehrsbildung im Zyklus 1 werden an dieser Stelle die Ansicht des Videos der Elementarbildung zum Thema Verkehrsbildung empfohlen. In dem Video wird sichtbar wie konkrete Spielprojekte für die Verkehrsbildung organisiert und aufgebaut (4 Phasen von Spielprojekten), sowie diese im Alltag mit den Kindern durchgeführt werden können:

Verkehrsbildung im Zyklus 1 – für Lehrpersonen

1.3 Erfahrungen aus dem Projekt «Verkehrsbildung durch Spiel»

Im Projekt «Verkehrsbildung durch Spiel – entwicklungsorientierte Zugänge im Zyklus 1» (2019-2020) des Schwerpunktprogramms Elementarbildung der Pädagogischen Hochschule Zürich, wurde deutlich, wie viele Kinder vom Spiel im Bereich der Verkehrsbildung profitieren, wie nachhaltig Alltagssituationen geübt und erprobt und in der Realität angewandt werden können. Gerade junge Kinder können im Spiel komplexe Situationen individuell, ihrem Alter und Entwicklungsstand entsprechend er- und verarbeiten.

Es wurde sichtbar wie bereichernd die Zusammenarbeit zwischen Lehrpersonen und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren ist. Um das Ziel zu erreichen, dass ein Kind sich als Fussgängerin oder Fussgänger sicher im Strassenverkehr bewegen kann, reicht ein einmaliger Besuch der Verkehrsinstruktorin, des Verkehrsinstruktors pro Schuljahr nicht aus. Lehrpersonen müssen die Thematik der Verkehrsbildung in ihren Unterricht integrieren und so den Besuch der Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren, vor- und nachbereiten. Zudem können Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren beratend zugezogen werden, wenn es um schwierige oder gefährliche Schulwegsituationen geht oder im Rahmen der Elternzusammenarbeit. Damit Verkehrsbildung zu einem integrierten Bestandteil im Zyklus 1 wird, braucht es zudem die Unterstützung von Seiten Schulleitung. Des Weiteren sind einfach zugängliche Kommunikations- und Informationsplattformen von Bedeutung. Mit der Erarbeitung der Verkehrsbildungsplattform hat der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) einen wichtigen Schritt zur Stärkung der Verkehrsbildung unternommen.⁹

2. VERKEHRSBILDUNG DURCH DIE VERKEHRSSINSTRUKTION

Für eine nachhaltige und präventive Wirkung der Verkehrsbildung braucht es förderliche Spiel- und Lernumgebungen unterstützt durch multifunktionales Spielmaterial, mit welchem Kinder an Verkehrssituationen herangeführt werden und mit welchem die Schülerinnen und Schüler einzelne Situationen be- und nachspielen können. Sie lernen so spielerisch Symbole im Verkehr kennen und Regeln einzuhalten. In der Folge führt dies dazu, dass die Kinder

⁹ Kriterium 6 «Förderung der Zusammenarbeit» und Kriterium 8 «Austausch der Gesuchsteller» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

komplexe Konstellationen im Strassenverkehr besser erkennen können und einschätzen lernen und sich so sicherer im Verkehrsalltag bewegen.

Für die Verkehrsbildung bedeutet dies:

- dass Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren sich Kompetenzen für eine entwicklungs-orientierte Verkehrsbildung aneignen und sich mit Hilfe von Weiterbildungen die didaktischen Grundkenntnisse im Zyklus 1 kennen lernen. Das Spiel muss – gerade bei den jüngeren Kindern - als Lernform eingesetzt werden (Beispiel Funktions- und Rollenspiel). Kinder werden so an Themen der Verkehrssicherheit herangeführt, können diese adaptieren und im Alltag anwenden;
- dass das Material, das Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren in der Verkehrsbildung einsetzen, der Entwicklung und dem Alter des Kindes angepasst sein muss. Nicht alle Materialien eignen sich für die jeweilige Stufe (Kindergarten, Unterstufe) und die entsprechenden didaktischen Anforderungen. Es braucht eine Überprüfung der bisher eingesetzten Materialien;
- dass Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren neue Formen der Verkehrsbildung denken und umsetzen – dies im gegenseitigen Austausch sowie im Austausch mit Lehrpersonen und/oder der Pädagogischen Hochschule Zürich. Neue Formen der Zugänge zur Verkehrsbildung braucht es auf jeden Fall in der Arbeit mit jüngeren Kindern (4- bis 5-jährig), die entwicklungsbedingt noch nicht in der Lage sind, Verkehrssituationen richtig einzuschätzen und angemessen zu reagieren; Kinder, die den Schulweg noch nicht allein meistern können. Ebenfalls neue Formen braucht es in Klassen, in welchen nur eine geringe Anzahl der Schülerinnen und Schüler deutsch spricht und dementsprechend die Inhalte der Verkehrsbildung nicht verbal vermittelt werden können. Neue Formen können auch im digitalen Bereich angedacht werden. Dies ist gerade für Kinder, die mit digitalen Medien aufwachsen, ein möglicher, niederschwelliger Zugang. Bei neuen Formen und Ansätzen in der Verkehrsbildung muss nicht alles auf Anhieb gelingen. Es darf auch mal etwas angedacht, ausprobiert und dann wieder verworfen oder angepasst werden;
- dass Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren in die Elternzusammenarbeit¹⁰ – gerade bei Kindern, die neu in die Schule eintreten –

¹⁰ Kriterium 6 «Förderung der Zusammenarbeit» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

eingebunden werden. Sie sollen Eltern beraten und sensibilisieren, wie sie ihre Kinder im Verkehr unterstützen und in Bezug auf den Schulweg begleiten können;

- dass im Rahmen der Verkehrsbildung auch Betreuungsinstitutionen als wichtige Akteure im Umfeld des Kindes miteinbezogen werden.¹¹

¹¹ Kriterium 6 «Förderung der Zusammenarbeit» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

3. VERKEHRSBILDUNG DURCH DIE LEHRPERSON

Der zentrale Lernmodus von Kindern im Alter von 4 bis 8 Jahren ist das Spiel. Kinder lernen im Spiel, Spielen und Lernen erleben die Kinder als Einheit. Kinder im Zyklus 1 lernen im Erleben, sie lernen mit allen Sinnen.

Gemäss Lehrplan 21 wird der Unterricht im Zyklus 1 vorwiegend fächerübergreifend organisiert und gestaltet. Die entwicklungsorientierten Zugänge bilden dabei die Brücke zwischen den Fachbereichen und der Entwicklungsorientierung. In die entwicklungsorientierten Zugänge integriert sind die überfachlichen Kompetenzen.

Die entwicklungsorientierten Zugänge bieten eine Vielzahl an Möglichkeiten, die Verkehrsbildung thematisch im Unterricht zu verankern und im/ durch das Spiel zu vertiefen sowie einen direkten Bezug zur Lebenswelt des Kindes herzustellen.

Spielprojekte eignen sich bei der Vermittlung und Erarbeitung von Themen zur Verkehrsbildung als didaktisches Element besonders gut: Es können Verkehrssituationen nachgestellt und bespielt werden. Dazu braucht es gar nicht viel: Kinder-Fahrzeuge aus dem Schulhaus-/ Kindergartenbestand, Strassenkreide, allenfalls Verkleidungsmaterial, (selbst gebastelte) Verkehrstafeln, evtl. eine Ampel – und schon geht es los (vgl. Teil I, Kapitel 2.4). Weitere Spielprojekte mit direktem Bezug zur Verkehrsbildung könnten Feuerwehr, Rettung und Sanität, Häuser und Strassen bauen oder Baustelle sein. Verkehrsbildung kann aber auch mit Themen wie Respekt gegenüber oder Rücksichtnahme auf Kleinere, Langsamere, Jüngere in unserer Gesellschaft verbunden werden. Die Lehrperson (je nach Situation in der Zusammenarbeit mit der Verkehrsinstruktorin oder dem Verkehrsinstruktor) begleiten die Kinder in ihrem Spiel, regen sie zum Denken an und unterstützen so die Kinder bei der Erweiterung ihrer Erfahrungen, ihrem Wissen und dem Erkennen von Zusammenhängen.

Lehrpersonen können und sollen gemeinsame Wege vom Schulhaus zur Turnhalle oder zum Hallenbad sowie zum nahe gelegenen Wald, dem Spielplatz nutzen, um mit Kindern über das Verhalten im Strassenverkehr zu sprechen und sie zu sensibilisieren.

In der Praxis hat sich zudem gezeigt, dass wenn Lehrpersonen und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren zusammenarbeiten, zudem sehr spannende Unterrichts-/ Spielsequenzen im Bereich der Verkehrsbildung entstehen können: So ist zum Beispiel in einer

Schule eine «Nachtsequenz» im Kindergarten entstanden: Die Lehrperson und der Verkehrsinstruktor haben mit den Kindern darüber gesprochen, wie wichtig es ist, dass Kinder und Erwachsene gut sichtbar sind im Verkehr. In diesem Zusammenhang haben sie auch über Reflektoren nachgedacht. Um die Sichtbarkeit im Dunkeln und die Bedeutung von Reflektoren an Taschen, Kleidung, Velo oder Kickboard gemeinsam mit den Kindern zu erleben, hat die Lehrperson eine Schatzsuche mit Reflektoren im Kindergarten organisiert. Die Kinder mussten mit Hilfe von Taschenlampen einen Weg im Dunkeln anhand von verschiedenen Reflektoren finden. Für die Kinder (und die Lehrperson) ein unvergessliches Erlebnis.

Für die Verkehrsbildung durch die Lehrperson bedeutet dies zusammengefasst:

- dass Verkehrsbildung nicht auf die zwei Lektionen pro Jahr, wenn die Verkehrsinstruktorin oder der Verkehrsinstruktor kommt, beschränkt werden soll, sondern dass Verkehrsbildung Teil des Schulalltages wird;
- dass die Verkehrsbildung entwicklungs- und kompetenzorientiert ausgerichtet sein sollte (Lehrplankompatibilität);
- dass vermehrt Spielprojekte zur Vermittlung von Themen zur Verkehrsbildung herangezogen werden;
- dass eine vermehrte Zusammenarbeit zwischen den Lehrpersonen und den Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren stattfinden sollte.¹² Es braucht des Weiteren die Zusammenarbeit zwischen der Schule, den Betreuungseinrichtungen und den Eltern.

¹² Kriterium 6 «Förderung der Zusammenarbeit» für die Eingabe von Gesuchen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1

4. FAZIT AUS DEN PÄDAGOGISCH-DIDAKTISCHEN GRUNDLAGEN

In der Folge sind die wichtigsten Erkenntnisse aus zu den pädagogisch-didaktischen Grundlagen zur Verkehrsbildung im Zyklus 1 zusammengefasst. Sie sind für die Beurteilung von Projekten, Materialien sowie weitere Massnahmen in der Verkehrsbildung finanziert durch den Fonds für Verkehrsbildung (FVS) richtungsweisend.

Schlussfolgerungen zur Didaktik der Verkehrsbildung im Zyklus 1:

- Kinder im Alter von 4 bis 8 Jahren lernen im Spiel, sie lernen mit allen Sinnen. Im Spiel sind die Kinder intrinsisch motiviert, können länger konzentriert bleiben und er- und verarbeiten und verankern neue Erkenntnisse sowie Erlebnisse aus ihrem Alltag. Dies entsprechend ihrem Alter und ihrer Entwicklung. Das Spiel als zentraler Lernmodus und pädagogisch-didaktisches Element ist und wird in der Verkehrsbildung immer wichtiger. Kinder treten heute teilweise jünger in den Kindergarten ein, sind aufgrund ihres Alters und ihrer Entwicklung noch nicht in der Lage, komplexe Verkehrssituationen zu erkennen und/ oder zu meistern (vgl. Teil I, Kapitel 2.2; Teil II, Kapitel 1.2). Speziell für dies Kinder ist das Erlernen im Spiel, das Erkennen von gefährlichen oder schwierigen Situationen Verkehr mit Hilfe eines spielerischen, altersgerechten und entwicklungsorientierten Zuganges sehr wichtig (vergl. Teil II, Kapitel 1.2). So können sie sich langsam an die Verkehrspraxis heranwagen und sich mit der Zeit sicher(er) im Verkehr bewegen (vergl. Teil I, Kapitel 1.3). Durch immer wiederkehrende Spielsituationen, welche sich an den verschiedenen Spielformen orientierten, können Kinder die Verkehrsregeln verinnerlichen und nachhaltig verankern.
- Die Lehrperson und/ oder die Verkehrsinstruktorin und der Verkehrsinstruktor spielen eine wesentliche Rolle bei der Einführung und Begleitung der Kinder in die Verkehrsbildung und -sicherheit. Lehrpersonen, Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren unterstützen Schülerinnen und Schüler im Zyklus 1 dahingehend, dass sie mit Inputs, gezielt eingebrachten und anregenden Materialien zur Verkehrsbildung (Bsp. Signale, Tafeln, Fussgängerstreifen, fahrbare Untersätze usw.) sowie im Rahmen der Spielbegleitung auf Situationen im Strassenverkehr vorbereiten, sie an Regeln und Verhaltensweisen heranführen und auf Gefahren und Risiken aufmerksam machen (vergl. Teil I, Kapitel 2.2). Lehrpersonen,

Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren tragen so mit ihrer präventiven Arbeit zu mehr Sicherheit für die Kinder bei.

- Die in der Verkehrsbildung verwendeten Materialien müssen anregend und multifunktional sein. In der Verwendung der Materialien und in der Interaktion mit dem Raum stellen die Kinder in der Verkehrsbildung den Bezug zu ihrer (realen) Lebenswelt her. Sie setzen Verkehrssymbole ein, verwandeln den Innen- und/ oder Aussenraum in eine Verkehrslandschaften. Material und Raum laden zum Explorieren, Experimentieren und Vertiefen ein – in der Gruppe und/ oder beim selbständigen Spielen und Lernen.
- Die Verkehrsbildung im Zyklus 1 ist im Gesamtkontext einzuordnen: Entwicklung des Kindes (Entwicklungsorientierung), Spiel als zentraler Lernmodus, pädagogisch-didaktische Ausrichtung für den Zyklus 1 (Lehrplankompatibilität). Das didaktische Modell zur Verkehrsbildung zeigt, wie stark Beziehung, Bewegung, Emotion und Raum beim Spielen und Lernen des 4- bis 8-jährigen Kindes sind (vgl. Teil I, Kapitel 2.3). Entsprechend kann Verkehrsbildung nicht ausschliesslich über die kognitive Wahrnehmung geschehen. Verkehrsbildung ist wirksam, wenn das Kind sie erleben und darin eintauchen kann. Dazu gehört die Interaktion zwischen Kindern, zwischen Kindern und Erwachsenen – im Spiel wie auch im Verkehr - sowie die Interaktion mit dem Raum. Dazu gehört auch, dass Kinder im Alter von 4 bis 8 Jahren viel und oft in Bewegung sind.
- Mit dem Lehrplan 21 wird die Verbindung von fachlichen und überfachlichen Kompetenzen im Zyklus 1 von zentraler Bedeutung. Die neun entwicklungsorientierten Zugänge bilden dabei die Verbindung von Entwicklungs- und Kompetenzorientierung (Teil II, Kapitel 1.1). Entsprechend gibt der Lehrplan 21 auch den Rahmen für die Verkehrsbildung im Zyklus 1 vor: die Konzipierung, die Organisation und die Umsetzung sind an den Lehrplan 21 angelehnt.
- Gesellschaftliche Veränderungen, die sich auch in der Schule widerspiegeln, müssen in der Gestaltung, Planung und Umsetzung der Verkehrsbildung mitbedacht werden.
- Damit Verkehrsbildung im Zyklus 1 gelingt, braucht es die Zusammenarbeit aller: Schule, Verkehrsinstruktion, Eltern, Betreuungseinrichtungen. Es braucht ein gemeinsames Vorgehen und eine gemeinsame Haltung, um das Kind sicher durch den Verkehr zu begleiten und um das Kind auf ein selbständiges, sicheres Bewegen im Strassenverkehr vorzubereiten.

- Für die Zusammenarbeit sowie für den niederschweligen Zugang zu relevanten Informationen für alle Beteiligten braucht es Kommunikationsplattformen, die frei zugänglich sind. Ein gutes Beispiel dafür ist die Website zur Verkehrsbildung des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) (verkehrsbildung.ch). Aber auch die Websites der Axa Versicherung (Mit Max sicher im Strassenverkehr | Stiftung für Prävention der AXA (stiftung-praevention.ch)), des Automobil Clubs der Schweiz (ACS) (Lehrmittel Kinder im Strassenverkehr – Automobil Club der Schweiz ACS) oder des Touring Clubs Schweiz (TCS) (Sicherheit im Verkehr & Unfallverhütung - TCS Schweiz) bieten hier Hand.
- Es braucht Weiterbildungen und Informationsveranstaltungen:
 - a) Für Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren, um sie mit den didaktischen Instrumenten der entwicklungs- und kompetenzorientierte Verkehrsbildung vertraut zu machen.
 - b) Für Lehrpersonen und Betreuungspersonen, damit sie Beispiele, Ideen, Themen erhalten, wo und wie Verkehrsbildung im Lehrplan verortet und eingebettet werden kann.
 - c) Für Eltern, um sie bezüglich der Begleitung ihrer Kinder im Strassenverkehr zu stärken.

5. ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

Die Gesuchskriterien für Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller im Zyklus 1 gelten seitdem 01. Januar 2022 und sind für alle seither und zukünftig eingereichten Gesuche im Zyklus 1 zu beachten.

SCHLUSSWORT

Mit dem Bericht zu den pädagogischen Grundlagen als Orientierungshilfe für Gesuchstellende im Bereich der Verkehrsbildung im Zyklus 1 steht ein Instrument zur Verfügung, das es Gesuchstellenden erlaubt, Projekte entwicklungs- und kompetenzorientiert sowie altersadäquat zu gestalten. Schülerinnen und Schüler erfahren eine Verkehrsbildung, die ihrem Entwicklungsstand und ihren individuellen Voraussetzungen und Fähigkeiten entspricht.

Der Bericht gibt Anregungen und Inputs, eröffnet neue Optionen, damit Verkehrsbildung im Zyklus 1 auf aktuelle pädagogisch-didaktische und entwicklungs-psychologische Erkenntnisse und Ansätze aufbauen und in Anlehnung an den Lehrplan 21 nachhaltig gestaltet werden kann.

Der Bericht befürwortet und unterstützt die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteurinnen und Akteuren im Bereich der Verkehrsbildung und empfiehlt einen vermehrten Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten, so dass neu gewonnene Erkenntnisse aus den einzelnen Projekten zur Verkehrsbildung in neue Projekte einfließen und so die Weiterentwicklung der Verkehrsbildung im Zyklus 1 unterstützen. Das Bereitstellen von Informationen sowie ein niederschwelliger Zugang zu den einzelnen Projekten in der Verkehrsbildung fördert die präventive Arbeit in den Schulen und unterstützt ein sicheres Verhalten der 4- bis 8-jährigen Kinder. Die Zusammenarbeit zwischen den Gesuchstellenden im Zyklus 1 fördert die Einbettung neuer Produkte in den Gesamtkontext. Dadurch kommt es zu einer gegenseitigen Abstimmung und Ergänzung der einzelnen, qualitativ hochstehenden Produkte aufeinander. Lehrpersonen und Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren können dementsprechend auf ein breites und wirksames Angebot von Projekten zugreifen und in der Verkehrsbildung zielgruppen-adäquat einsetzen.

Die Mehrheit der Gesuchstellenden bringt bereits viel Erfahrung und Know-How bei der Entwicklung von Projekten im Bereich der Verkehrsbildung mit. Mit der Adaption der aktuellen pädagogisch-didaktischen Ansätze und der Anlehnung an den Lehrplan 21, der Integration von entwicklungspsychologischen Erkenntnissen und einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen den Akteurinnen und Akteuren werden weitere wirksame Projekte in der Verkehrsbildung zum Zyklus 1 entstehen. Viel Erfolg und viel Freude bei der Entwicklung und Planung, der Konzipierung und Gestaltung neuer Projekte! Die Schülerinnen und Schüler des Zyklus 1 freuen sich darauf!

LITERATUR

- ASTRA (2002). 11 Millionen für mehr Verkehrssicherheit. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Verfügbar unter:
<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/medienmitteilungen/anzeigemeldungen.msg-id-1963.html>
Zugriff am: 3. August 2022
- Becker-Textor, I. (2007). Raumgestaltung und pädagogische Wirkung. In Textor, M. & Bostelmann, A. (Hrsg.), Das Kita-Handbuch. Verfügbar unter:
<https://www.kindergartenpaedagogik.de/fachartikel/raumgestaltung/innenraeume/1674/>
Zugriff am: 10. Juli 2022
- Beratungsstelle für Unfallverhütung (2020). Ratgeber Sichtbar unterwegs. Verfügbar unter:
<https://www.bfu.ch/de/ratgeber/sichtbar-im-strassenverkehr>.
Zugriff am: 7. Juli 2020.
- Bildungsdirektion des Kantons Zürich (2017). Lehrplan für die Volksschule des Kantons Zürich auf der Grundlage des Lehrplans 21. Verfügbar unter:
<https://zh.lehrplan.ch/index.php?code=e|200|5&hilit=101e200VCtprPZCBUFevH5hKNDRpyZ#101e200VCtprPZCBUFevH5hKNDRpyZ>
Zugriff am: 11. Juli 2022.
- Bildungsdirektion des Kantons Zürich (2020). Bildkarten. Volksschulamt. Verfügbar unter:
<https://www.zh.ch/de/bildung/informationen-fuer-schulen/informationen-volksschule/volksschule-schulinfo-unterricht/schulinfo-beurteilung-zeugnis.html#-792208150>
Zugriff am: 5. August 2022
- Böhme, J. (2009). Schularchitektur im interdisziplinären Diskurs. Territorialisierungskrise und Gestaltungsperspektiven des schulischen Bildungsraum. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Degener, S., Marthaler, K., Schürch, B., Studer, S. und Uhr, A. (2021). Schulweg. Fachdokumentation. Leitfaden für die Schulwegplanung. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung. Verfügbar unter:
https://www.bfu.ch/api/publications/bfu_2.365.01_Schulweg.pdf
Zugriff am: 14. Juli 2022.
- Edelmann, D., Wannack, E. & Schneider, H. (2018a, 18. Dezember). Die Situation auf der Kindergartenstufe im Kanton Zürich. Eine empirische Studie im Auftrag der Bildungsdirektion des Kantons Zürich. Bern & Zürich: Pädagogische Hochschule Bern; Pädagogische Hochschule Zürich. Zugriff 30.10.2020.
<https://www.phbern.ch/kindergartenstudie>.
- Edelmann, D., Wannack, E. & Schneider, H. (2018b, 18. Dezember). Die Situation auf der Kindergartenstufe im Kanton Zürich. Dokumentation der empirischen Studie. Bern & Zürich: Pädagogische Hochschule Bern; Pädagogische Hochschule Zürich. Zugriff 30.10.2020. <https://www.phbern.ch/kindergartenstudie>.

- Einsiedler, W. (1999). Das Spiel der Kinder. Zur Pädagogik und Psychologie des Kinderspiels (3. Auflage). Bad Heilbrunn: Julius Klinkhardt.
- Evans, R.I. (1973). Jean Piaget: The man and his ideas. New York: Dutton.
- Frick, J. (2018). Die Droge Verwöhnung – Beispiele, Folgen, Alternativen. 5. Aufl. Bern: Hogrefe Verlag.
- Fonds für Verkehrssicherheit (2022). Für mehr Sicherheit. Auftrag. Verfügbar unter: <https://www.fvs.ch/auftrag>
Zugriff am: 3. August 2022
- Götz, T., Frenzel, A., Pekrun, R., (2007). Emotionen im Lern- und Leitungskontext. Ostfildern: Patmos. Verfügbar unter: https://kops.uni-konstanz.de/bitstream/handle/123456789/13749/G%C3%B6tz_etal_2007_Emotionen_im_Lern-_und_Leistungskontext.pdf?sequence=2
Zugriff am: 11. Juli 2022
- Hajszan, M. (2021). Spielen ist Lernen. Die Bedeutung des Spiels für die kindliche Entwicklung In Elternbildung Österreich. Beitrag im Auftrag des Bundeskanzleramts Österreich, Sektion Familie und Jugend, Wien. Verfügbar unter: <https://www.elternbildung.at/expert-inn-enstimmen/spielen-ist-lernen-die-bedeutung-des-spiels-fuer-die-kindliche-entwicklung/#:~:text=Im%20Spiel%20setzen%20sich%20Kinder,Identit%C3%A4t%20und%20ihre%20Pers%C3%B6nlichkeit%20weiter.>
Zugriff am: 20. Juli 2022
- Hauser, B. (2013). Spielen. Frühes Lernen in Familie, Krippe und Kindergarten. Stuttgart: Kohlhammer.
- Heimlich, U. (2001). Einführung in die Spielpädagogik. Bad Heilbrunn: Julius Klinkhardt.
- Höhl, S. und S. Weigelt (2015). Entwicklung in der Kindheit (4-6 Jahre). München: Ernst Reinhardt Verlag.
- Imlig, F., Bayard, S. & Mangold, M. (2019). Situation des Kindergartens im Kanton Zürich. Zürich: Bildungsdirektion, Bildungsplanung.
- Institut für Generationenforschung (2021). Generation Alpha Studie. Verfügbar unter: <https://www.generation-thinking.de/post/generation-alpha-studie>
Zugriff am: 21. November 2021
- Kanton Zürich (2022): Kinder & Jugendliche im Strassenverkehr. Verfügbar unter: <https://www.zh.ch/de/sicherheit-justiz/sicher-unterwegs/sicherheit-im-strassenverkehr/kinder-jugendliche-im-strassenverkehr.html#-792208150>
Zugriff am: 7. August 2022
- Kasten, H. (2015). Entwicklungspsychologische Grundlagen der Kindergarten- und Vorschulzeit (4. – 6. Lebensjahr). Einige frühpädagogische Konsequenzen. Verfügbar unter: https://www.kita-fachtexte.de/fileadmin/Redaktion/Publikationen/KiTaFT_Kasten_II_2015.pdf
Zugriff am: 7. Juli 2022

- Kaufmann-Hayoz R., Hofmann H., Haefeli U., Oetterli M., Steiner R. und R. Albisser (2010). Der Verkehr aus Sicht der Kinder. Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz. Bern: Bundesamt für Strassen.
- Kienbaum, J. und B. Schuhrke (2010). Entwicklungspsychologie der Kindheit. Von der Geburt bis zum 12. Lebensjahr. Stuttgart: W. Kohlhammer Verlag.
- Knowles, D., Aigner-Breuss, E., Braun, E., Donabauer, M., Körmer, C., Witzik, A. und V. Zuser (2015). Role Model. Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung und rücksichtsvolles Fahrverhalten. Wien: Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Verfügbar unter: <https://infothek.bmk.gv.at/assets/uploads/2016/07/Studie-rolemodel.pdf>
Zugriff am 23. Mai 2022
- Lang, S. (2020). Empirische Forschungsmethoden. Online-Skript Lehrveranstaltung der Universität Trier. Verfügbar unter: https://www.unitrier.de/fileadmin/fb1/prof/PAD/SP2/Allgemein/Lang_Skript_komplett.pdf
Zugriff am: 4. Oktober 2020.
- Lederer, B. (2020). Quantitative Auswertungsmethoden. Online-Publikation Universität Innsbruck.
Verfügbar unter: https://www.uibk.ac.at/iezw/mitarbeiterinnen/senior-lecturer/bernd_lederer/downloads/quantitative-auswertungsmethoden_201412.pdf
Zugriff 05. Oktober 2020
- Leu, H.R., Flämig, K., Frankenstein, Y., Koch, S., Pack, I., Schneider, K. und Schweiger, M. (2007). Bildungs- und Lerngeschichten: Bildungsprozesse in früher Kindheit beobachten, dokumentieren und unterstützen. Kiliansroda: Das Netz.
- Lieger, C. & Weidinger, W. (2021). Spielen Plus. Ein Handbuch für Kindergarten, Schule und Betreuung. Bern: Hep Verlag AG.
- Lieger, C., Weidinger, W., Ganz, K., Geiger, N. (2021). Spielen Plus. Filme. Verfügbar unter: <https://www.spielenplus.ch>
Zugriff am: 5. August 2022
- Lieger, C. (2020_1). Lernen 4 bis 8. Pädagogische Hochschule Zürich.
- Lieger, C., Kistler, N., Siggelkow, M., Huber, F., Ganz, K. (2020_2). Verkehrsbildung durch Spiel – entwicklungsorientierte Zugänge im Zyklus 1. Kriterien Gesuchsvergabe. Pilotprojekt des Fonds für Verkehrssicherheit und der Pädagogischen Hochschule Zürich. 9. November 2020. Bern: Fonds für Verkehrssicherheit.
- Lieger, C. (2014). Professionelle Betreuung in Kindergärten. Praxistaugliche Erfassung der Betreuungsqualität. Marburg: Tectum Verlag.
- Lorenzen, G. (1998). Das Freispiel in der Grundschule. (2. Auflage). München: J. Maiss.

- Lüthi, D., Lieger, C., Ganz, K., Huber, F. (2022). Pädagogische Grundlagen für Gesuchstellende im Zyklus 1. Fonds für Verkehrssicherheit und Pädagogische Hochschule Zürich. Bern: Fonds für Verkehrssicherheit.
- Maas, Rüdiger (2021). Generation lebensunfähig. Wie unsere Kinder um ihre Zukunft gebracht werden. München: Yes.
- Mackowiak, K.; Bosshart, S.; Billmeier, U.; Burkhardt Bossi, C.; Dieck, M.; Gierl, K.; Hüttel, C.; Janßen, M.; Kauertz, A.; Kucharz, D.; Lieger, C.; Lindenfesler, C.; Rathgeb-Schnierer, E.; Tournier, M.; Wadepohl, H. & Zirolì, S. (2014). Das Forschungsprojekt PRIMEL: Fragestellung und Methode. In: D. Kucharz, K. Mackowiak, S. Zirolì, A. Kauertz, E. Rathgeb-Schnierer & M. Dieck (Hrsg.), Professionelles Handeln im Elementarbereich (PRIMEL) - Eine deutsch-schweizerische Videostudie (S. 49-83). Münster: Waxmann.
- Mietzel, G. (2019). Wege in die Entwicklungspsychologie. Kindheit und Jugend (5. Auflage). Weinheim: Beltz Verlagsgruppe.
- Oerter, R. (2013). Psychologie des Spiels (3. Auflage). Weinheim: Beltz.
- Pestalozzi, J. & Vogel, H. (2016). Die Pädagogik Johann Heinrich Pestalozzi's in wortgetreuen Auszügen aus seinen Werken. Norderstedt: Hansebooks.
- Petermann, F. & Gust, N. (2016). Emotionale Kompetenzen im Vorschulalter fördern. Göttingen: Hogrefe.
- Piaget, J. & Inhelder, B. (1973). Die Psychologie des Kindes. Olten: Walter.
- Pramling Samuelsson, I. & Asplund Carlsson, M. (2007). Spielend lernen. Stärkung lernmethodischer Kompetenzen. Troisdorf: Bildungsverlag EINS.
- Proferl, A., Schilling, K., Brand, K. (1997). Umweltbewusstsein und Alltagshandeln. Eine empirische Untersuchung sozial-kultureller Orientierungen. Wiesbaden: Springer Verlag.
- Raithel, R. (2008). Quantitative Forschung. Ein Praxiskurs. Wiesbaden: Springer Verlag.
- Reinecke, J. (2014). Grundlagen der standardisierten Befragung (S. 601-617). In Baur, N. und Blasius, J. (Hrsg.), Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer Verlag.
- Rolff, H. (2016): Schulentwicklung kompakt. Modelle, Instrumente, Perspektiven. 3. Aufl. Weinheim: Beltz.
- Sauter, D. (2019). Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklungen von 1994 bis 2015. Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr». Bern: Bundesamt für Strassen. Verfügbar unter:
https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/mobilitaet_von_kindernundjugendlichen.pdf.download.pdf/mobilitaet_von_kindernundjugendlichen.pdf
 Zugriff am: 1. Juni 2022

- Scheithauer, H., & Peter, C. (2019). Förderung emotionaler Kompetenzen In Report Psychologie: Fachzeitschrift des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen 44. Jahrgang (Juni): 11-13. Verfügbar unter: https://www.papilio.de/files/papilio/red/download/190618_reportpsychologie_Seite-11-13.pdf. __ Zugriff am: 20. Juli 2022
- Schlansky, A., Herzog-Schlagk, B. und Bernard, M. (2003). Möglichkeiten der Kinderbegleitung. Berlin: Fachverband Fussverkehr Deutschland. Verfügbar unter: <http://www.zufusszurschule.de/vorteile/36-1/zfzs-kategorie-unter/65-moeglichkeiten-der-kinderbegleitung.html>
Zugriff am: 13. Juli 2022
- Schweizerische Eidgenossenschaft (2007). SR 741.816 Reglement über die Verwendung der Mittel des Fonds für Verkehrssicherheit. 5. Dezember 1989 (Stand am 1. Januar 2007). Verfügbar unter: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1991/2204_2204_2204/de
Zugriff am: 3. August 2022
- Shaw, B., Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T. and H. Mayer (2013). Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010). London: Policy Studies Institute. Verfügbar unter: https://mayerhillman.files.wordpress.com/2014/09/cim_final_report_v9_3_final1.pdf
Zugriff am: 2. Juni 2022
- Sicherheitsdepartement Stadt Zürich (2022). Schulwegsicherheit. Verfügbar unter: https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/stadtpolizei_zuerich/praevention/schulinstruktion/eltern.html
Zugriff am: 15. Juli 2022
- Stamm, M. (2011). 4-8/Schwerpunk/Kind Zur Tragik des perfekten Kindes. Zugriff 27.10.2020. <https://margritstamm.ch/dokumente/online-publikationen/163-zur-tragik-des-perfekten-kindes-2011/file.html>
- Stamm, M. (2018). Professionalisierung im Vorschulbereich Berufliche Handlungskompetenz und Praktische Intelligenz in Zeiten der Akademisierung. Zugriff 10.10.2020. https://www.kibesuisse.ch/fileadmin/Dateiablage/externe_Publikationen/Dossier_Professiona-litaet_2018.pdf
- SRF Schweizer Radio und Fernsehen (2020). Die Macht des Spiels. Einstein. SRF PLAY. Verfügbar unter: <https://www.srf.ch/play/tv/einstein/video/die-macht-des-spielens?urn=urn:srf:video:19132c9d-3b97-48a2-8f33-01df3508b71b>
Zugriff am: 5. August 2022
- Vygotsky, L.S. (2002). Denken und Sprechen. Weinheim: Beltz.
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). (2017). Mobilität mit Zukunft. Der Pedibus in der Schweiz: Nutzung, Bekanntheit und Wahrnehmung. Verfügbar unter: https://pedibus.ch/wp-content/uploads/2018/04/VCS_Studie_Pedibus_2017_DE_BD.pdf
Zugriff am: 26. Mai 2022

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abbildung 1: Sauter, D. (2019). Verkehrsmittelwahl von Schulkindern. In *Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklung von 1994 bis 2015. Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»*. Bern: Bundesamt für Strassen Verfügbar unter: https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/mobilitaet_von_kindernundjugendlichen.pdf.download.pdf/mobilitaet_von_kindernundjugendlichen.pdf
Zugriff am: 1. Juni 2022
- Abbildung 2: Sauter, D. (2019). Anteile der Wege der 6-7-jährigen Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden. In *Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklung von 1994 bis 2015. Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»*. Bern: Bundesamt für Strassen Verfügbar unter: https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/mobilitaet_von_kindernundjugendlichen.pdf.download.pdf/mobilitaet_von_kindernundjugendlichen.pdf
Zugriff am: 1. Juni 2022
- Abbildung 3: Kaufmann-Hayoz R., Hofmann H., Haefeli U., Oetterli M., Steiner R. und R. Albisser (2010). Häufigkeit des Elterntaxis zur Schule. In *Der Verkehr aus Sicht der Kinder. Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz*. Bern: Bundesamt für Strassen.
- Abbildung 4: Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) (2017). Häufigkeit des Schulwegs im Auto. In *Mobilität mit Zukunft. Der Pedibus in der Schweiz: Nutzung, Bekanntheit und Wahrnehmung*. Verfügbar unter: https://pedibus.ch/wp-content/uploads/2018/04/VCS_Studie_Pedibus_2017_DE_BD.pdf
Zugriff am: 26. Mai 2022
- Abbildung 5: Lieger, C. (2014). *Beiläufiges und bewusstes Lernen. In Professionelle Betreuung in Kindergärten. Praxistaugliche Erfassung der Betreuungsqualität*. Marburg: Tectum Verlag.
- Abbildung 6: Heimlich, U. (2001). *Entwicklung der Spielformen. In Einführung in die Spielpädagogik*. Bad Heilbrunn: Julius Klinkhardt.
- Abbildung 7: Vygotsky, L.S. (2002). *Die Zone der nächsten Entwicklung. In Denken und Sprechen*. Weinheim: Beltz.
- Abbildung 8: Lieger, C. & Weidinger, W. (2021). *Spiel- und Lernumgebung im Rahmen der Elementarbildung In Spielen Plus. Ein Handbuch für Kindergarten, Schule und Betreuung*. Bern: Hep Verlag AG.
- Abbildung 9: Elementarbildung, PHZH (2021). *Verkehrsbildung im Zyklus 1 – für Lehrpersonen In Verkehrsbildung*. Verfügbar unter: <https://phzh.ch/de/Weiterbildung/volksschule/elementarbildung/verkehrsbildung/>
Zugriff am: 2. Juli 2022

- Abbildung 10: Elementarbildung, PHZH (2021). Verkehrsbildung im Zyklus 1 – für Eltern und Erziehungsberechtigte In Verkehrsbildung. Verfügbar unter:
<https://phzh.ch/de/Weiterbildung/volksschule/elementarbildung/verkehrsbildung/>
 Zugriff am: 2. Juli 2022
- Abbildung 11: Siggelkow, M. (2020). Liste des multifunktionalen Spielmaterials.
- Abbildung 12: Bildungsdirektion des Kantons Zürich (2017). Entwicklungsorientierte Zugänge und Fachbereiche Lehrplan 21 In Lehrplan für die Volksschule des Kantons Zürich auf der Grundlage des Lehrplans 21. Verfügbar unter:
<https://zh.lehrplan.ch/index.php?code=e|200|5&hilit=101e200VCtprPZCBUFevH5hKNDrpyZ#101e200VCtprPZCBUFevH5hKNDrpyZ>
 Zugriff am: 11. Juli 2022.
- Abbildung 13: Bildungsdirektion des Kantons Zürich (2017). Entwicklungsorientierte Zugänge und Fachbereiche Lehrplan 21 In Lehrplan für die Volksschule des Kantons Zürich auf der Grundlage des Lehrplans 21. Verfügbar unter:
<https://zh.lehrplan.ch/index.php?code=e|200|5&hilit=101e200VCtprPZCBUFevH5hKNDrpyZ#101e200VCtprPZCBUFevH5hKNDrpyZ>
 Zugriff am: 11. Juli 2022.
- Abbildung 14: Heimlich, U. (2001). Entwicklung der Spielformen. In Einführung in die Spielpädagogik. Bad Heilbrunn: Julius Klinkhardt.
- Abbildung 15: Lieger, C. (2014). Beiläufiges und bewusstes Lernen. In Professionelle Betreuung in Kindergärten. Praxistaugliche Erfassung der Betreuungsqualität. Marburg: Tectum Verlag.
- Abbildung 16: Lüthi, D., Lieger, C., Ganz, K., Huber, F. (2022). Pädagogische Grundlagen für Gesuchstellende im Zyklus 1. Fonds für Verkehrssicherheit und Pädagogische Hochschule Zürich. Bern: Fonds für Verkehrssicherheit.