

LB 10.2.1 Technikethik

Stand: 06.06.2021

Jahrgangsstufe	10
Fach/Fächer	Ethik
Zeitraumen	mindestens 4 Stunden
Benötigtes Material	digitale Endgeräte bzw. Plakate

Kompetenzerwartung(en)

Die Schülerinnen und Schüler...

- setzen sich mit mindestens einer technikethischen Position auseinander und überprüfen deren Relevanz für das eigene Berufsfeld.
- wägen unter Anwendung logischer Argumentationsformen den verantwortungsvollen Einsatz von Technik ab und hinterfragen ihre eigene Einstellung gegenüber technischem Fortschritt.

Aufgabe

Möglicher Stundenverlauf

Inhalt	Methoden	Medien
Orientierung: Die Schülerinnen und Schüler lassen sich anhand einer Gedankenreise auf das Thema ein.	akustischer Impuls geheime Daumenabfrage	Textblatt 1
Erarbeitung 1: Die Schülerinnen und Schüler setzen sich mit den fünf Stufen des autonomen Fahrens auseinander. Besprechung der Ergebnisse Fixierung der Ergebnisse	Einzelarbeit L-S-Gespräch	Arbeitsblatt 1 Applikationen (vgl. pdf-Anhang)
Textbegegnung: Die Schülerinnen und Schüler lesen den Text „Ein Ballett harmonischen Zusammenspiels aller Verkehrsteilnehmer“.	Einzelarbeit	Textblatt 2
Erarbeitung 2: Die Schülerinnen und Schüler arbeiten die Chancen und Risiken des autonomen Fahrens heraus. Besprechung der Ergebnisse Fixierung der Ergebnisse	PA (Lerntempoduett) L-S-Gespräch	Textblatt 2 Tafel/ Heft
Erarbeitung 3: Die Schülerinnen und Schüler wenden das Modell der Verantwortungsrelationen nach G. Ropohl auf das autonome Fahren an. Besprechung der Ergebnisse Sicherung der Ergebnisse	Partnerarbeit L-S-Gespräch	Arbeitsblatt 2 Tafel/ Heft
Vertiefung: Die Schülerinnen und Schüler entwickeln aus der Perspektive unterschiedlicher Beraterrollen einen argumentativen Beitrag für eine Podiumsdiskussion. Vorstellung der Ergebnisse Besprechung der Ergebnisse	Arbeitsteilige Gruppenarbeit Präsentation Diskussion	Digitale Endgeräte bzw. Plakate

Orientierung – Textblatt 1:

Gedankenreise

Setzen Sie sich bequem auf Ihren Stuhl und stellen Sie mit beiden Fußsohlen Kontakt zum Boden her. Legen Sie ihre Arme entspannt auf dem Tisch ab und öffnen Sie ihre Hände. Atmen Sie tief ein und aus und schließen Sie Ihre Augen. Versuchen Sie nun, sich in die folgende Situation zu versetzen und lassen Sie sich auf diese kleine Reise ein.

Gedankenpause

Stellen Sie sich vor, Sie pendeln täglich 40 km zur Arbeit. Früher mussten Sie dafür insgesamt für den Hin- und Rückweg jeden Tag etwa zwei Stunden am Steuer Ihres PKW sitzen. Manchmal dauerte es sogar länger, wenn der Stau Sie wertvolle Zeit gekostete, die Ihnen niemand bezahlte.

Heute steigen die Arbeitnehmer entspannt in ihre autonomen Fahrzeuge – so auch Sie. Ihr Auto weiß genau, wie lange Sie für den Weg brauchen werden und jede Stauumfahrung ist längst eingeplant. So hat Ihr Fahrzeug bereits im Vorfeld die berechneten Daten an Ihr virtuelles Assistenzsystem gesendet, aus deren Smart-Lautsprechern Sie heute 15 Minuten später als gestern aufgefordert wurden, aufzustehen und sich ins Badezimmer zu begeben. Nachdem Sie in Ruhe gefrühstückt haben, steigen Sie in Ihr Auto und haben die Möglichkeit, Ihre Zeit sinnvoll zu nutzen. Wo sich vor wenigen Jahren noch ein Lenkrad befand, haben Sie heute Platz für einen Bildschirm. An diesem können Sie zum Beispiel einen Film schauen oder ein E-Book lesen. Oder Sie halten noch ein kurzes Schläfchen, bis Sie am Ziel sind.

Jede Fahrt mit dem Auto ist jetzt ein Vergnügen und kein Stress mehr - ob täglich zur Arbeit, die Fahrt zum Einkaufen oder der Verwandtenbesuch am Wochenende.

Und die Urlaubsfahrten erst... Früher war die Erholung eines jeden Urlaubs spätestens auf der Heimfahrt dahin! Sie waren oft genervt von den anderen Verkehrsteilnehmern auf der Straße, über die Sie sich häufig ärgern mussten! Heute fährt niemand mehr selbst Auto – das übernehmen die Autos alleine und der Mensch „chillt“! Heute steigt man entspannt nach einer zwölfstündigen Heimreise aus und hatte quasi eine Urlaubsverlängerung im Fahrzeug.

Nun sind Sie am Ziel Ihrer Fahrt angelangt und möchten aus dem Fahrzeug steigen. Bevor Sie das Auto verlassen, strecken Sie sich. Sie machen Ihre Arme und Beine ganz lang und atmen nochmals tief ein und aus.

Bevor Sie nun die Augen öffnen, bitte ich Sie, einen Arm hochzuheben und mit einem Daumenzeig zu verdeutlichen, ob Sie diese eben beschriebene Technik nutzen würden oder nicht. Daumen nach unten bedeutet „nein“, Daumen nach oben bedeutet „ja“ und Daumen waagrecht bedeutet „vielleicht“. Herzlichen Dank!

Erarbeitung 1:

Die fünf Stufen des autonomen Fahrens

Da sich die Entwicklungszentren der Automobilindustrie bereits seit Jahren weltweit mit diesem Thema beschäftigen, gibt es auch einen international gültigen 5-Stufen-Standard, der die unterschiedlichen Phasen der Entwicklung klar voneinander abgrenzt.

Arbeitsauftrag:

Ordnen Sie die Definition der jeweiligen Stufe den zu.

Stufe	Definition
Stufe	autonomer Modus/ Hochautomatisierung: Der Fahrer delegiert das Fahren in vordefinierten Anwendungsfällen an das Fahrzeug und darf sich währenddessen auf andere Dinge konzentrieren. Zum Beispiel fährt das Auto vollkommen selbstständig auf der Autobahn und meldet, wenn der Fahrer zum Verlassen der Autobahn das Steuer übernehmen soll.
Stufe	assistierter Modus/ Teilautomatisierung: Assistenzsysteme unterstützen das Fahrverhalten des Fahrers und übernehmen im Bedarfsfall das Lenken oder Bremsen, z.B. beim automatischen Einparken oder Spurhalten. Der Fahrer muss das System aber permanent überwachen.
Stufe	autonomer Modus/ Vollautomatisierung: Nicht nur auf der Autobahn, auch im Stadtverkehr beherrscht das Fahrzeug alle Verkehrssituationen. Es kann ganz ohne Fahrer auskommen. Es befinden sich kein Lenkrad und auch keine Pedale mehr im Fahrzeuginnenen.
Stufe	assistierter Modus/ Fahrerassistenz: Der Fahrer ist komplett für das Fahrzeug verantwortlich, lediglich mindestens ein Assistenzsystem sorgt für mehr Sicherheit, z.B. ein Antiblockiersystem, ein Tempomat mit Abstandsregelung oder ein Spurhaltewarnsystem.
Stufe	automatisierter Modus/ abhängige Automatisierung: Das Fahrzeug kann das Fahren weitgehend selbstständig bewältigen. Der Fahrer muss das System nicht mehr ständig überwachen, sondern wird bei Bedarf aufgefordert, die Führung zu übernehmen.

Definitionen nach: „Wie funktioniert autonomes Fahren?“ (mebis-Mediathek)

Arbeitsaufträge:

Ordnen Sie die in der Gedankenreise beschriebene Technologie der korrekten Stufe zu.

Stellen Sie diesem Ergebnis den heutigen Stand der Technik gegenüber.

Wenden Sie dieses Modell auf das eigene Fahrzeug/ das Fahrzeug Ihrer Familie an.

Lösung:

Stufe	Definition		Zuordnung
Stufe 4	autonomer Modus/ Hochautomatisierung		<i>heutiger Stand der Technik + individuelle Schülererläuterung</i>
Stufe 2	assistierter Modus/ Teilautomatisierung		
Stufe 5	autonomer Modus/ Vollautomatisierung		<i>Gedankenreise + individuelle Schülererläuterung</i>
Stufe 1	assistierter Modus/ Fahrerassistenz		
Stufe 3	Automatisierter Modus/ abhängige Automatisierung		

Die eigenen Fahrzeuge der Schülerinnen und Schüler sowie ihrer Familien werden sich derzeit im Normalfall im assistierten Modus befinden.

Erarbeitung 2 – Textblatt:

Ein Ballett harmonischen Zusammenspiels aller Verkehrsteilnehmer

1 [...] Wir wissen heute schon, wozu die Technik etwa im Straßenverkehr fähig sein wird,
eines gar nicht mehr so fernen Tages. Fahrzeuge, die sich auf der Straße befinden,
sind dann untereinander vernetzt und kommunizieren über eine zentrale Verkehrssteu-
5 erung. Heute schon melden unsere Navigationsgeräte, wo sich der nächste Stau be-
findet und wie er zu umfahren ist. Künftig werden aber nicht mehr wir die weitere Pla-
nung und Entscheidung übernehmen, sondern ein Zentralrechner. Nehmen wir an,
dass alle Fahrzeuge derart an der ‚langen Leine‘ hängen, dann wird es auch möglich
sein, sie in nie gesehener Weise aufeinander abzustimmen: Geschwindigkeit und
Route, Beschleunigung und Bremsverhalten werden so justiert, dass ein optimales
10 Durchkommen gewährleistet ist. Fraglich in dem Zusammenhang ist nur: was heißt
hier ‚optimal‘? Wie sieht eine bestmögliche Koordination in der Praxis aus? Wer würde
denn wie tatsächlich durchkommen?

Im ersten Reflex könnte man annehmen, eine Antwort sei schnell gefunden. Am bes-
ten müsste es doch sein, wenn jeder von uns gleich behandelt würde und alle so gut
15 durchkommen, wie es nach Lage der Dinge überhaupt geht. Jeder hätte damit grund-
sätzlich den gleichen Anspruch darauf, rechtzeitig an sein Ziel zu kommen, und keiner
würde bevorzugt oder benachteiligt. Die ganze Raserei auf den Autobahnen, das
Drängeln, Wegschieben und Rechtsüberholen, wäre Vergangenheit. Ein Ballett har-
monischen Zusammenspiels aller Verkehrsteilnehmer die Alternative. Beinahe elegant
20 würden sich Fahrzeuge aller Art umeinander herumbewegen, immer so, dass für jeden
Beteiligten die Fahrzeit so kurz wie möglich wird. Aus der Distanz betrachtet gäbe es
auch ein übergeordnetes Ziel: der Gesamtverkehr muss laufen, so gut es nur irgend
geht. Dass es auch bei einer solchen Harmoniegleichung noch Reste gibt, die nicht
aufgehen, ist klar. Sind einfach zu viele Akteure unterwegs, oder spielt etwa das Wetter
25 nicht mit, wird es auch dann wieder zu Wartezeiten kommen. [...]

In einem zweiten Reflex melden sich jedoch Zweifel, und es kommen Nachfragen auf.
Wollen denn alle wirklich einen solchen Verkehrskommunismus, in dem zentral verteilt
jeder die genau gleichen Chancen und Möglichkeiten zugeteilt bekommt? Gibt es nicht
30 Ausnahmen, die man in jedem Fall zugestehen sollte: Einsatzfahrzeuge von Polizei
oder Feuerwehr oder auch der Notarzt? Müssen nicht wichtige Staatsgäste durchge-
lassen werden? Und fängt man erst einmal an, Privilegien einzuräumen: was ist mit
denen unter uns, die es ‚ausnahmsweise‘ einmal sehr eilig haben, sprichwörtlich: auf
35 dem Weg zum Krankenhaus, wenn bei einer hochschwangeren Frau während der
Fahrt die Wehen einsetzen? Und was ist, wenn wir es nicht nur ausnahmsweise eilig
haben, sondern immer – weil unser Job nicht anders zu machen ist, weil wir sowieso
im Stress sind, oder weil unser Temperament es anders nicht zulässt? Werden wir
nicht absehbar leiden im Straßenverkehr oder sogar wahnsinnig werden, wenn es
40 nicht schneller geht, als es im Einzelfall doch *auch* gehen könnte? Wieso müssen denn
alle immer gleich behandelt werden? Der oder die eine mag es eher gemütlich, andere
eher hektisch. Was wäre falsch daran, jeden nach seiner individuellen Façon glücklich

45 werden zu lassen? Es hat doch auch bisher immer so funktioniert, und viele von uns sind stolz auf Unterschiede, die in unserer Gesellschaft grundsätzlich und gerne so bestehen dürfen.

[...] Klar ist, dass bislang vor allem Interessen im Spiel sind, wenn über derlei Fragen nachgedacht wird. Was wird aus all den Sportwagen oder überhaupt den schnellen Autos, wenn künftig alle ungefähr gleich schnell vom Fleck kommen? Wozu brauche ich tolle Sprintwerte, wenn grundsätzlich niemand mehr abgehängt wird? Wird man nicht Einfluss nehmen wollen dahingehend, dass wenigstens eine Überholspur für die Edelmarken offen bleibt? Wird man nicht unter Labels wie ‚notwendiger Fahrspaß‘ dafür werben, wenigstens ein Hintertor zum rasanten Vorpreschen offen zu halten? Umgekehrt: haben nicht die Hersteller von Brot-und-Butter-Fahrzeugen ein Interesse daran, gegenteilige Lobbyarbeit zu leisten? Sekundiert etwa von Umwelt- und Sozialverbänden?

55 Was wäre nun der Beitrag der Philosophie? Er muss darin bestehen, Modelle bereitzustellen, wie man nicht mehr nur Interessen nachgeht bei einer möglichen Entscheidung, sondern dabei übergeordneten Einstellungen folgt. Es geht dann um Fragen der Gerechtigkeit und einer ganz grundsätzlichen Einigung dahingehend, was für alle und
60 die Gesellschaft im Ganzen das Beste wäre. Über die konkrete Gestaltung unseres Verkehrswesens hinaus steht auch zur Debatte, wie wir uns gesellschaftlich und gemeinschaftlich verstehen. Wer und was wollen wir eigentlich sein? [...]

<https://www.hoheluft-magazin.de/2018/03/philosophie-in-bewegung/>, Zugriff am 08.04.2021

1. Lesen Sie den Text sorgfältig und wenden Sie hierfür eine Ihnen bekannte Lesemethode an.
2. Arbeiten Sie Chancen und Risiken der Technik des autonomen Fahrens heraus. Berücksichtigen Sie hierbei auch eigene Gedanken/ Ideen.
3. Vergleichen Sie Ihre Ergebnisse mit denen einer Mitschülerin/ eines Mitschülers und nehmen Sie gegebenenfalls Ergänzungen vor.

Mögliches Tafelbild:

Chancen und Risiken des autonomen Fahrens

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - Zeitersparnis aufgrund optimaler Abstimmung des Verkehrsflusses - Kostenersparnis aufgrund der Optimierung des Verbrauchs - Reduktion der Umweltbelastung aufgrund der Optimierung des Verbrauchs - Steigerung der Sicherheit aufgrund optimaler Abstimmung des Verkehrsflusses und Reduktion menschlicher Fehler - Gerechtigkeit aufgrund von Gleichbehandlung - Steigerung des Komforts <p>mögliche weitere Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inklusion/ Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse bestimmter Personengruppen - individuelle Schülerantworten 	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeit der Überwachung/ Manipulation aufgrund Abhängigkeit von einem Zentralrechner - keine Möglichkeiten situativen Handelns aufgrund von Standardisierungen - Reduktion von Fahrvergnügen aufgrund standardisierter und geregelter Fortbewegung <p>mögliche weitere Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hohe Entwicklungskosten - individuelle Schülerantworten - Notwendigkeit der Klärung der Verantwortlichkeit <p>Da dieser Aspekt elementar ist und im Folgenden in den Fokus rückt, bietet sich hier eine Überleitung anhand aktueller Schlagzeilen/ Beispiele oder die Anwendung der im Netz verfügbaren „moral machine“ an.</p>

Erarbeitung 3:

Dimensionen der Verantwortung nach Günther Ropohl

G. Ropohl (1939-2017) war Ingenieur und Technikphilosoph.

Er lehrte an der Universität Karlsruhe und der Universität Frankfurt.

Auf ihn gehen folgende Fragen zum Thema Technikethik zurück:

**Wer?
(Subjekt)
verantwortet**

was? (Objekt)	wofür? (Folgen)	weswegen? (Werte)	wovor? (Instanz)	wann? (Zeit)
------------------	--------------------	----------------------	---------------------	-----------------

Arbeitsauftrag:

Wenden Sie das Schaubild auf die Technik des autonomen Fahrens an.

mögliche Lösung:

**Wer?
(Subjekt)**

Person, hier: z.B. Fahrerin/ Fahrer

Institution, hier: z.B. entwickelndes Unternehmen

Gemeinschaft, hier: z.B. andere Verkehrsteilnehmerinnen/ Verkehrsteilnehmer

verantwortet

was? (Objekt)	wofür? (Folgen)	weswegen? (Werte)	wovor? (Instanz)	wann? (Zeit)
<i>Handlung</i>	<i>beabsichtigte und unbeabsichtigte Folgen der Handlung,</i>	<i>normative Orientierungskonzepte</i>	<i>formelle Instanzen, und informelle Instanzen,</i>	<i>retrospektiv vs. prospektiv, immer in Abhängigkeit vom jeweiligen Subjekt,</i>
<i>hier z.B. Einflussnahme auf/ Teilnahme am Straßenverkehr</i>	<i>hier z.B. Schaden/ Unfall</i>	<i>z.B. Nützlichkeit, Wohlwollen, Verantwortung, Gerechtigkeit</i>	<i>z.B. Gericht, Arbeitgeber z.B. öffentliche Meinung, Urteil bestimmter Personen (-gruppen), eigenes Gewissen</i>	<i>hier z.B. vor bzw. während der Entwicklung, nach einem Zwischenfall</i>

Vertiefung:

Zur Technikfolgenabschätzung soll vor der endgültigen Einführung der fünften Stufe des autonomen Fahrens eine Podiumsdiskussion in Ihrer Region stattfinden, an der verschiedene Expertinnen und Experten teilnehmen.

Sie werden als beratende Mitarbeiterin/ beratender Mitarbeiter einer Expertin/ eines Experten mit der inhaltlichen Vorbereitung dieser Podiumsdiskussion beauftragt.

Arbeitsauftrag

Nehmen Sie Ihre Rolle ein und finden Sie sich mit den anderen Mitgliedern Ihres Stabs zusammen!

Entwickeln Sie eine kurze, aussagekräftige Präsentation für die inhaltliche Vorbereitung „Ihrer“ Teilnehmerin/ „Ihres“ Teilnehmers auf die bevorstehende Podiumsdiskussion!

Stellen Sie Ihre Ergebnisse der Klasse vor!

Position/ Rolle	Interesse	Grundlegende Fragestellung
Befürworterin/ Befürworter	Umsetzung	Welcher Nutzen ist zu erwarten?
Gegnerin/ Gegner	Verhinderung	Welche Risiken sind zu erwarten?
Politikerin/ Politiker	vertretbare Entscheidung, welche eine Wiederwahl nicht gefährdet	Was soll in welchem Umfang/ in welcher Form gefördert werden?
Philosophin/ Philosoph	vertretbare allgemeingültige Entscheidung	Was ist in welchem Umfang/ in welcher Form vertretbar?

mögliche Lösung:

Position/ Rolle	<i>Ansätze, welche von den Schülerinnen und Schülern schlüssig ausgeführt werden sollen</i>
Befürworterin/ Befürworter	<i>Abschätzung von Potenzialen (z. B. Individuum/ Gesellschaft, Umwelt, Technologie, Markt, Wirtschaftlichkeit), Spin-off-Effekte usw.</i>
Gegnerin/ Gegner	<i>Abschätzung von Risiken, vgl. Dammbbruch (z. B. Individuum/ Gesellschaft, Umwelt, Technologie, Markt, Wirtschaftlichkeit), Spin-off-Effekte usw.</i>
Politikerin/ Politiker	<i>Abwägung konkurrierender Konzepte/ Szenarien, Kompromisse, Handlungsalternativen</i>
Philosophin/ Philosoph	<i>Abwägung konkurrierender Konzepte/ Szenarien, Kompromisse, Handlungsalternativen</i>

Quellen- und Literaturangaben

<https://www.hoheluft-magazin.de/2018/03/philosophie-in-bewegung/>,

Zugriff am 08.04.2021

Applikationen: eigene Bilder ISB

Hinweise zum Unterricht

Allgemein:

Das Thema wurde mit dem autonomen Fahren absichtlich allgemein gehalten, um eine möglichst große Bandbreite an Ausbildungsberufen und Schülergruppen abzudecken. Selbstverständlich ist es auch möglich, die Verantwortungsdimensionen auf andere, berufsspezifischere technologische Entwicklungen anzuwenden und so den jeweiligen Berufsbezug und damit das berufliche Handeln stärker in den Fokus zu rücken.

Ob die Podiumsdiskussion am Ende der Sequenz wirklich durchgeführt werden soll, obliegt der Lehrkraft. In der vorliegenden Ausarbeitung wurde bewusst darauf verzichtet, da diese Inhalte im Vorfeld bereits von den Schülerinnen und Schülern präsentiert und diskutiert werden sollen.

Grundsätzlich bietet sich hier eine fächerübergreifende Zusammenarbeit mit dem Fach Deutsch aber auch dem Fachunterricht an, gegebenenfalls in Form eines gemeinsamen Leistungsnachweises/ Projekts.

Alternativen:

Am Ende kann die geheime Daumenabfrage (Alternative: digitale Abfrage) der Gedankenreise nochmals wiederholt und abweichende Ergebnisse können mit den Schülerinnen und Schülern diskutiert werden.

Möglichkeiten der Binnendifferenzierung:

Zu den fünf Stufen des autonomen Fahrens steht in der mebis-Mediathek ein Filmbeitrag zur Verfügung („Wie funktioniert autonomes Fahren?“, Dauer 2:04 min.). Dieser kann sowohl im Sinne eines „flipped classroom“ vorbereitet oder im Rahmen der Unterstützung schwächerer Schülerinnen und Schüler angeboten werden.

Im Sinne einer einheitlichen Verwendung von Definitionen wurde sich in der vorliegenden Sequenz an diesen Begrifflichkeiten und der damit verbundenen Einordnung orientiert.

Die angefügten Applikationen können sowohl als Unterstützungsangebot oder als Visualisierung im Rahmen der Sicherung verwendet werden.

Grundsätzlich bieten sich für die Textarbeit folgende Unterstützungsmöglichkeiten zur Vorentlastung an, z.B.:

- lautes, sinnerfassendes Vorlesen durch die Lehrkraft
- Angebot von entsprechenden Audiodateien
- Hervorhebung elementarer Textstellen
- sprachensible Aufbereitung der Textdateien
- Reduktion/ Vereinfachung der Darstellungstexte

Die im jeweiligen Erwartungshorizont angegebenen Hilfestellungen können den Schülerinnen und Schülern im Bedarfsfall auch als Unterstützung angeboten werden.

Zur Vertiefung bietet sich zudem eine Internetrecherche an. Folgendes Dokument stellt nur eine Anregung dar und ist im pdf-Format im Netz frei zugänglich:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Ethik-Kommission automatisiertes und vernetztes Fahren. Bericht Juni 2017.

Die Verteilung der Rollen im Rahmen der Vorbereitung der Podiumsdiskussion kann von der Lehrkraft gesteuert werden. Sowohl bei der Position der Politikerin/ des Politikers als auch der Philosophin/ des Philosophen sollte eine Synthetisierung der Argumente erfolgen, weswegen diese Perspektive schwieriger ist und demnach leistungsstärkeren Schülerinnen und Schülern zugewiesen werden kann.

Anregungen für Aufgaben in Leistungsnachweisen

Anforderungsbereich I:

Definition der fünf Stufen des Autonomen Fahrens

Nennung der Verantwortungsdefinitionen

Anforderungsbereich II:

Anwendung des Gelernten auf konkrete (berufliche) Handlungssituationen

Anforderungsbereich III:

Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten für konkrete berufliche Entscheidungssituationen (z. B. Diskussion im Kollegenkreis, Antwort an Kunde/ Vorgesetzten usw.)

Hinsichtlich der Bepunktung ist die Denk- bzw. Schreibleistung der Schülerinnen und Schüler zu berücksichtigen.