

Threat Management Teil 1 (Risiko)

Sie fragen: „Was soll ich von der Fliegerei über unternehmerisches Risiko lernen?“

TOP GUN Leaders antwortet: „Auch Piloten müssen mit Risiken umgehen. Und kaum jemand beherrscht das besser als sie!“

Eines ist sicher: **Piloten können mit Risiken umgehen.** Warum? Risiken sind Teil des täglichen Lebens. Schlechtes Wetter bei der Landung? Kann passieren trotzdem muss ich das Flugzeug landen! Ein Triebwerk versagt? Kommt vor! Aber ich habe ja noch drei weitere. Als Jumbo-Kapitän könnte ich so denken.

Erfolg ist planbar!

Auch in Kampfflugzeugen existieren Risiken, große Risiken:

Auf mich wird geschossen! Und jetzt? Verteidigen – Verstecken – Hilfe anfordern!
Wegen eines Ausweichmanövers wird der Sprit knapp! Schaffe ich es noch nach Hause?

Wo man hinschaut. Überall lauern Risiken. Man kann sie nicht immer zu 100% vermeiden. Manchmal muss man einfach damit leben. Schauen wir mal auf die Analyse von Risiken, wie sie Piloten automatisch betreiben:

Risiko-Analyse		
Problem- bestimmung	Identifizierung	Gefahren- kognito
	Abschätzung	subjektive Risikoeinschätzung
Problem- behandlung	Bewertung	Akzeptanz von Risiken
	Management	Motivierung zur Prävention

Die Grafik sagt folgendes aus:

- Ich muss mich damit abfinden, dass es Risiken gibt
- Bevor ich mich vor Risiken schützen kann, muss ich sie erkennen
- Nicht alle erkannten Risiken sind vermeidbar, viele aber schon
- Ich benötige immer ein Bewusstsein, um Risiken zu begegnen
- Und dieses Bewusstsein kann ich erlernen, so wie Piloten auch

Die Worte "**unternehmerisches**" und "**Risiko**" bestehen oft als festes Gespann!

Vertrauen ist gut, Vorbereitung ist besser!

Auswahl von Risiken, mit denen Unternehmen konfrontiert sind

- Ausfallrisiken
- Lieferantenrisiken
- Wechselkursrisiken
- Konjunkturelle Risiken
- Zinsrisiken
- Liquiditätsrisiken
- Reputationsrisiken
- Compliance-Risiken
- IT-Risiken

Grundlegende Fragen beim Umgang mit dem Risiko:

Was verstehen wir Menschen unter Risiko?

In ein und derselben Situation kann unterschiedlich entschieden werden könnte. Und zwar nur, weil die Ausgangssituation unterschiedlich ist. Selbst wenn Informationen zur Verfügung stehen und sich ein Wert/Gewinn nach objektiven Größen genau beschreiben lässt, **so steigt der subjektive Wert/Gewinn nicht dringend linear zum objektiv gemessenen Wert.**

Nehmen wir an, Sie gewannen 10.000 Euro (objektiver Gewinn) im Lotto. Ihre Freude wäre sicherlich hoch (subjektiver Wert). Gehen wir nun davon aus, Sie könnten diesen Gewinn um 10% steigern. Sie legen das Geld gut an und erzielen 1.000 Euro Zinsen. Der subjektive Wert würde nun aber nicht im gleichen Maße ansteigen, also um 10%. Er wird flacher sein. Hätten Sie im Gegenteil zur ersten Option insgesamt und ausschließlich „nur“ 1.000 Euro gewonnen, dann wäre Ihre Freude (subjektiver Wert) fast annähernd so hoch gewesen wie bei Option eins (10.000 Euro Gewinn). **Die Bedeutung des zusätzlichen Gewinns entwickeln wir also fast immer in Relation zum ursprünglichen Gewinn.** Gleiches gilt natürlich auch für Verluste! Das ist wichtig für weitere Risikobetrachtungen.

Für unser Leben, natürlich gilt das auch im Cockpit, **bedeutet diese Theorie**, dass jemand, der bereits eine gewisse Größenordnung an Eindrücken zu verarbeiten hat, eher dazu neigt, eine zusätzliche Stellgröße nicht so hoch zu bewerten, als hätte er es ausschließlich nur mit dieser einen Stellgröße zu tun. Unser Risikoempfinden wird quasi stets statistisch gemittelt nach dem Motto „... darauf kommt es nun auch nicht mehr an“!

Ist Risikobereitschaft eine Frage der Persönlichkeit?

Wir verschwenden in der Regel mehr Energie, um einen drohenden oder eingebildeten Schaden zu vermeiden, als wir dafür verwenden würden, einen bevorstehenden oder eingebildeten Gewinn zu erlangen. Wir sind prinzipiell risikobereiter, wenn es darum geht, Schaden abzuwenden, als wenn es darum geht, irgendeinen Zuwachs zu erreichen (z.B. ein gesteigertes Ansehen oder höhere Leistung). Im Prinzip kann deshalb gesagt werden, dass wir, sofern wir nicht strikt systematisch analysieren und bewerten, immer dann ein Risiko eingehen, wenn wir glauben (fühlen), einen angemessenen Kontrollapparat zur Verfügung zu haben.

Gibt es ein *Mehr* an Kontrollmöglichkeiten, wird auch ein *Mehr* an Risiko in Kauf genommen. **Punkt!** Wir fahren forscher mit unserem Auto, weil es über ein ABS verfügt. Piloten trauen sich kritischere Flugzustände zu, weil sie über vermeintlich mehr Erfahrung verfügen. *So to speak!*



Fazit:

Piloten haben in jahrelangem Training erlernt, perfekt mit Risiken umzugehen. Diese einzuschätzen und mit sicheren Vorsichtsmaßnahmen zu belegen, damit einige nicht erst zur wirklichen Gefahr werden. Piloten kennen das Ursache-Wirkungs-Prinzip und gehen damit intuitiv um. Denn wenn manche Risiken tatsächlich Realität werden und keine Gegenmaßnahmen existieren kann das den Verlust von Mensch und Material bedeuten!

Alles hängt mit allem zusammen

Wenn Sie mehr wissen möchten über diese Fragen oder solche wie „*Werden Gefahren in Gruppen anders beurteilt als bei individueller Betrachtung?*“ oder „*Wie kann mein Vorsichtsverhalten allgemein verbessert werden?*“ begrüßen wir Sie herzlich in unseren Seminaren und Fortbildungen oder empfehlen Ihnen das Buch „*Mentale Stärke*“ von Ralph Eckhardt.