

BUCHKRITIK

Die Kunst der Täuschung

Fehleinschätzungen, Irrtümer oder einfach nur Täuschungen – damit haben sich in jüngster Zeit nicht nur Bankmanager unrühmlich hervorgetan. Der unternehmerische Erfolg lässt

sich eben nicht erzwingen. Dabei sollte man den Ratschlägen von Beratern, Spezialisten und selbsternannten Managementgurus mit Skepsis begegnen, meint Phil Rosenzweig in seinem Buch *Der Halo-Effekt*. Der Professor am International Institute of Management Development

in Lausanne hat sich unter anderem verhängnisvolle und letztlich auch teure Fehler bei Lego, Cisco Systems, IBM, Nokia und ABB genau angeschaut. Frühere Erfolge oder ein vordergründig guter Auftritt vermitteln demnach den Eindruck eines guten Managements. Diese Blendwirkung verpufft aber oft genug in der Krise – der sogenannte Halo-Effekt. Ein Erfolgsrezept ist eben nicht auf ewig der Garant für tolle Geschäfte. Der Markt ändert sich, die Kunden stellen neue Ansprüche oder die Konkurrenz zwingt zu Reaktionen.

Insgesamt ist der Buch ein durchaus unterhaltsamer Lesestoff aus der bunten Welt der Wirtschaft. Gleichzeitig bietet es aber auch für Manager einige Ansätze, das eigene Handeln ständig neu zu hinterfragen und sich vor allem nicht hinter den angeblichen Formeln für Erfolg zu verstecken. *jüs*

i Phil Rosenzweig: *Der Halo-Effekt – Wie Manager sich täuschen lassen*. Gabal Verlag GmbH, Offenbach. 274 Seiten, 24,90 Euro.

TIPPS

Psychische Belastungen verursachen hohe Kosten

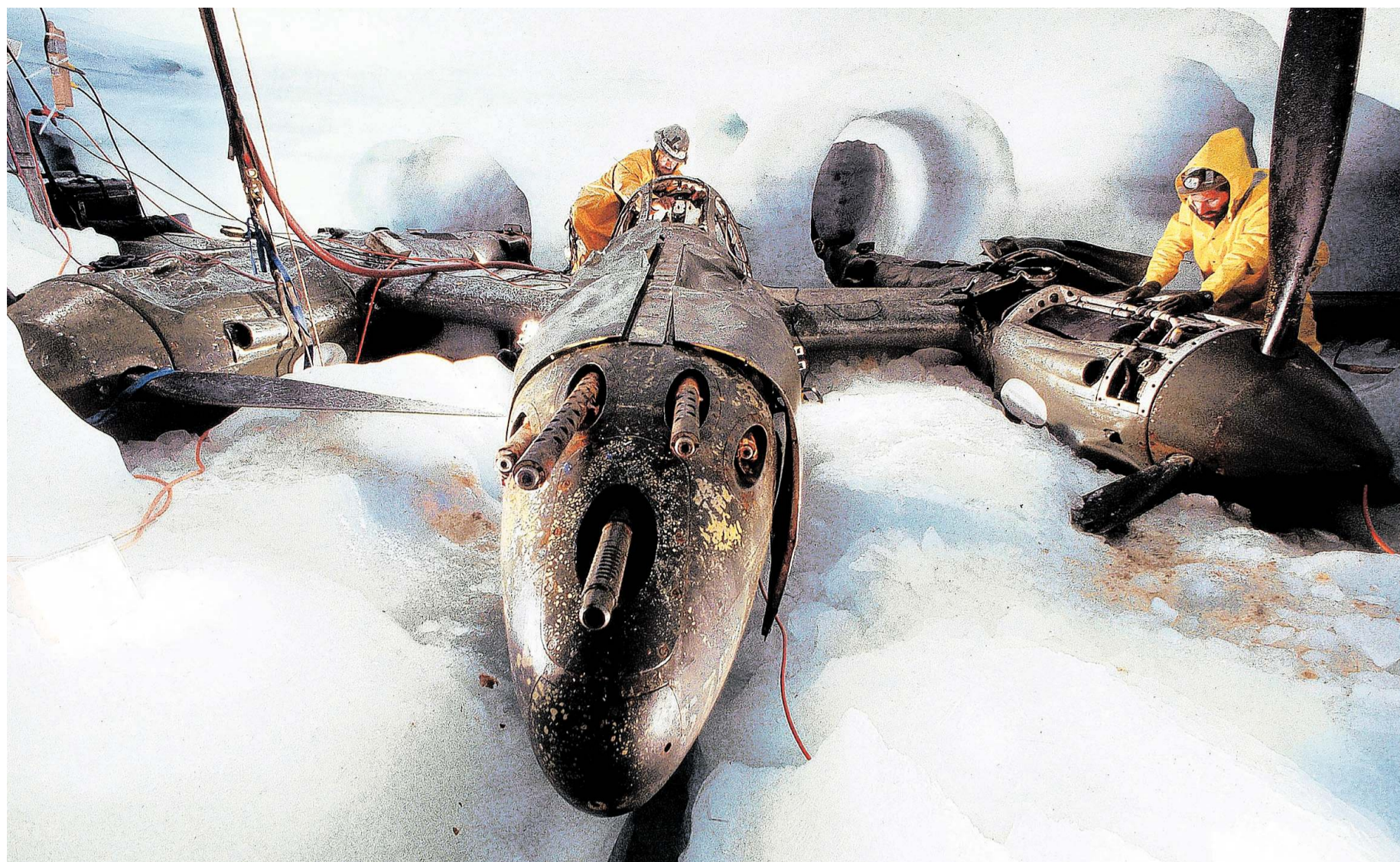
In Deutschland entstehen durch arbeitsbedingte psychische Belastungen jährliche volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 6,3 Milliarden Euro. Darin sind laut einer Studie des BKK Bundesverbandes drei Milliarden Euro direkte Kosten für die Krankheitsbehandlung und weitere 3,3 Milliarden Euro Produktionsausfallkosten enthalten. Insgesamt entstehen durch arbeitsbedingte Erkrankungen und Frühberentung volkswirtschaftliche Kosten von 44 Milliarden Euro.

Während im Arbeitsleben die körperliche Beanspruchung immer weiter zurück geht, steigen psychische Belastung und Arbeitsverdichtung. Ein erhebliches Risiko für psychische Erkrankungen stellt ein geringer Handlungsspielraum der Arbeit dar. Insbesondere Mitarbeiter im Baugewerbe, im Stahl-, Maschinen- und Fahrzeugbau sowie in Dienstleistungsbranchen sind von monotonen Arbeiten mit geringer Entscheidungsfreiheit betroffen. Die Arbeitsbedingungen sind nicht zwingend alleinige Ursache für psychische Erkrankungen. Trotzdem können ein schlechtes Betriebsklima, Angst vor Arbeitsplatzverlust und Belastungen wie Unter- oder Überforderung, Leistungs- und Zeitdruck Krankheitsphasen auslösen. *red*

Wann Gruppenarbeit passt

Teamarbeit klingt gut, passt aber nicht immer. Bei bestimmten Aufgaben ist sie sogar der falsche Ansatz. Das gilt zum Beispiel für Routinetätigkeiten. Auch wenn schnell wichtige Entscheidungen getroffen werden müssen, ist sie eher hinderlich. Darauf weist der Verlag für die Deutsche Wirtschaft hin. Wenn Teamarbeit nicht klug eingesetzt wird, könne das dazu führen, dass die Verantwortung für bestimmte Aufgaben nicht mehr klar ist.

Teamarbeit hat allerdings auch Vorteile: Wenn es um komplexe Entscheidungen geht, ist die Gruppe dem Einzelnen überlegen. Gruppenarbeit fördert Kreativität und Lernen. Gruppenentscheidungen würden außerdem besser im Unternehmen akzeptiert und umgesetzt. *dpa*



Diese Lockheed P-38 Lightning wurde 1992 aus 70 Meter tiefem Eis geholt. Nun sollen die anderen fünf Maschinen geborgen werden.

Fotos: Lost Squadron Recovery

Jäger der verschollenen Kampfflugzeuge

Ein Verein will amerikanische Weltkriegsmaschinen bergen, die im grönländischen Eis liegen

Es ist ein modernes Abenteuer, das seinesgleichen sucht: Eine bunte Gruppe von Flugzeugfans, Arktisexperten, Forschern und Investoren will fünf amerikanische Jagdflugzeuge bergen, die seit 1942 im grönländischen Inlandeis liegen. Mit dabei ist der Weinsberger Finanzdienstleister Novacapital.

VON JÜRGEN PAUL

Grönland im Sommer 1942: Zwei US-Bomber und sechs Jagdflugzeuge des Typs Lockheed P-38 Lightning sind auf dem Weg über den Atlantik, um England im Kampf gegen Hitler-Deutschland zu unterstützen. Doch ein Unwetter vor Island zwingt sie zur Umkehr, wegen Treibstoffmangels müssen die Flugzeuge schließlich in Ostgrönland notlanden. Die Piloten werden Tage später von der US-Marine gerettet, die

Flugzeuge dagegen bleiben zurück.

Nachdem 1992 eine P-38 aus dem Eis geborgen werden konnte, entschloss sich der Berliner Journalist und Flugzeugliebhaber Dieter Herrmann, auch die restlichen fünf Abfangjäger aus ihrem Eisgrab zu befreien. „Lost Squadron Recovery“ (zu deutsch etwa „Bergung der verlorenen Staffel“) heißt das gigantische Bergungsprojekt, das nun in die heiße Phase kommt.

Schmelzkeil Mehr als 400 Mitglieder haben sich dem gemeinnützigen „Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge“ bereits angeschlossen, der die fünf Flugzeuge aus 100 Metern Tiefe bergen will. Das Warten auf das klimabedingte Abschmelzen des Eises würde viel zu lange dauern. Deshalb wurde ein spezielles keilförmiges Schmelzgerät entwickelt, das den Weg durch das Eis bahnen soll. Sind die Flugzeuge er-

reicht, werden sie in der Tiefe zerlegt, um dann durch den freigeschmolzenen Tunnel nach oben transportiert zu werden. Die Experten sind zuversichtlich, dass die P-38 komplett restauriert und sogar wieder flugfähig gemacht werden können. So ist die 1992 geborgene Maschine heute auf Flugshows und in Filmen zu sehen.

Millionenkosten Knackpunkt der Expedition sind neben dem ungeheuren logistischen Aufwand die Kosten. „Wir rechnen mit Gesamtkosten von knapp fünf Millionen Euro“, sagt Thomas Straub, Geschäftsführer der Novacapital GmbH. Der Finanzdienstleister, der zur Weinsberger Bendschneider-Gruppe gehört, kümmert sich gemeinsam mit der neugegründeten Worldwide Recoveries AG (Worag) aus Berlin um die Finanzierung des Abenteuers. 1,5 Millionen Euro für den Transport, 1,4 Millionen Euro für das Material, eine Million Euro für den Betrieb, dazu Verwaltungs- und Organisationskosten sowie Rücklagen für Notfälle – da sind fünf Millionen Euro schnell erreicht.

Bislang kommen die Gelder für die Vorbereitung von Förderern, Freunden und Sponsoren. Firmen wie Kärcher, Kässbohrer, Dräger und Fortis engagieren sich für das ungewöhnliche Projekt und stellen Kapital, Know-how und Kapazitäten zur Verfügung. „Ohne die Sponsoren wäre das Ganze nicht möglich gewesen“, sagt Straub, der jedoch weiß, dass zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden müssen. Denn allmählich wird es ernst: Bis Ende März 2009 soll das Equipment beschafft sein, Anfang April steht die Verladung nach Grönland auf dem Programm, im Mai sollen die Bergungsarbeiten beginnen. Spätestens Mitte Oktober, wenn der arktische Winter hereinbricht, sollen die geborgenen Flugzeuge und die Ausrüstung zurück nach Deutschland transportiert werden.

Börsengang Novacapital und Worag wollen derweil den Kapitalmarkt für die Schatzsuche begeistern und bereiten die Ausgabe von Aktien vor. „Zunächst wird es noch in diesem Jahr ein nichtöffentliches Angebot für die Mitglieder des Vereins geben“, sagt Straub. Im Frühjahr 2009 ist dann ein öffentliches Angebot für alle interessierten Anleger geplant, der Börsengang in Frankfurt soll im Frühjahr 2010 folgen. Warum ein Börsengang? „Natürlich



1942 mussten die amerikanischen Piloten auf Grönland notlanden.

ist das eine Geschichte für Liebhaber und sicherlich nichts für die Altersvorsorge“, betont der Novacapital-Chef. Dennoch ist er überzeugt, dass das Investment neben einer spannenden Story und dem Risiko des Totalverlustes auch große Chancen birgt. „Die Flugzeuge sind interessant für Militärmuseen, Hollywood-Studios oder vermögende Privatinvestoren“, sagt Straub. Eine restaurierte Maschine könne Expertenschätzungen zufolge je nach Flugfähigkeit bis zu 20 Millionen Euro einbringen. „Die Margen sind da, zumal es weltweit nur vier P-38 gibt, die flugtauglich sind.“

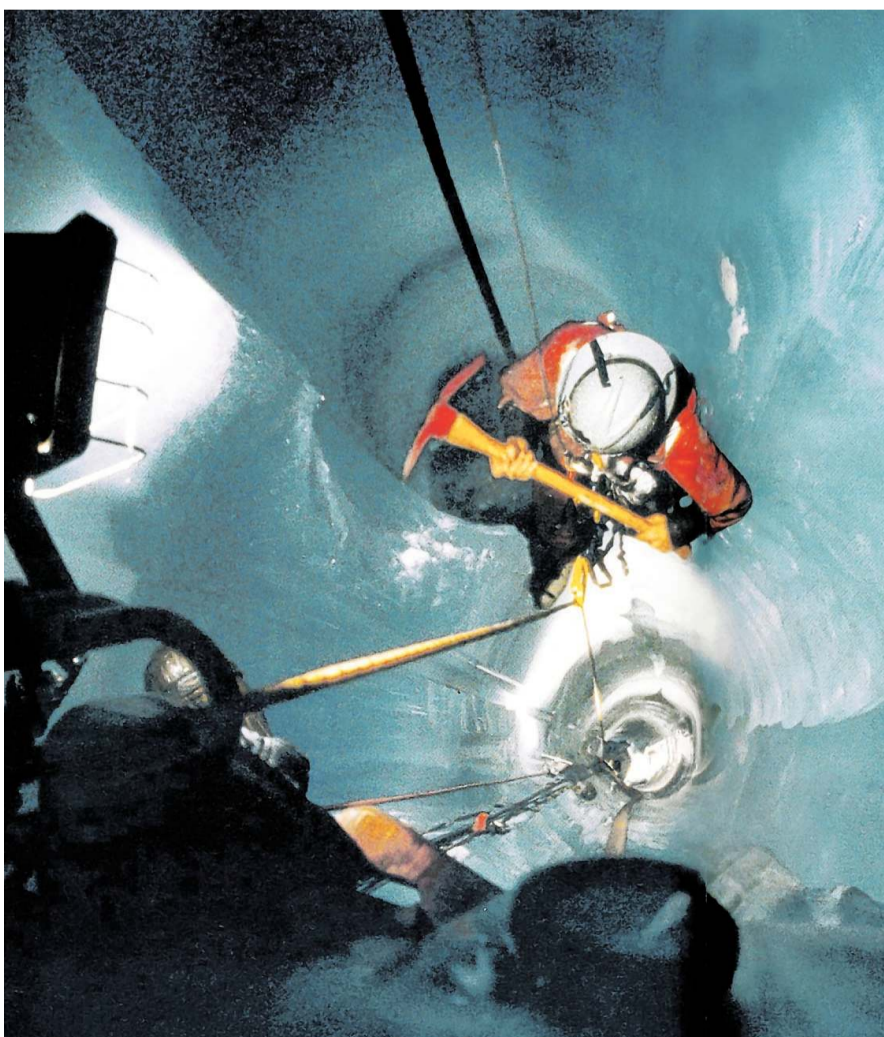
Medieninteresse Weiteres Interesse an der Schatzsuche im grönländischen Eis erwarten sich die Initiatoren von der öffentlichen Resonanz. „Es bestehen schon einige Vorverträge mit Fernsehsendern“, berichtet Straub. Alle wollen dabei sein, wenn in wenigen Monaten die „sensationalste Bergungsaktion der Welt“ (Magazin „PM“) beginnt. Und wenn die P-38 geborgen sind? Den Abenteurern gehen die Ideen nicht aus. In einem See in Afrika liegt ein gesunkenes Schiff.

www.lost-squadron.org
@ www.novacapital.de

Hintergrund

Infoveranstaltung

Novacapital und die Worag stellen das Projekt der Öffentlichkeit vor: am Donnerstag, 4. Dezember, ab 19 Uhr in der Baukeller in Weinsberg. Anmeldung erforderlich an Tanja Gehring Tel.: 07134/911990 oder per Mail: tanja.gehring@bendschneider-gruppe.de



100 Meter tief seilen sich die Bergungsspezialisten ab, nachdem ein spezielle entwickeltes Schmelzgerät den Weg durch das Eis zu den Flugzeugen freigemacht hat.