

Schlüssel zur Medienpräsenz:

Lokale Pressearbeit

VON HELGE ZEMBOLO

Man kann es nicht bestreiten: Die Medienpräsenz des Segelfluges ist bescheiden. Kaum verwunderlich also, dass der Ruf nach Funk und Fernsehen und Maßnahmen des DAeC lauter ist denn je. Doch wie sollen die überregionalen Medien sich unseres Sports annehmen, wenn wir noch nicht einmal in der Lage sind, die Lokalpresse für uns zu interessieren? Öffentlichkeitsarbeit auf der untersten Ebene ist der erste Schritt zu einer erfolgreichen und später auch weiterreichenden Segelflug-PR. „segelfliegen“ will in den kommenden Ausgaben das Handwerkszeug dazu liefern.

Es ist nichts Neues: Der Luftsport hat in der deutschen Tagespresse einen schweren Stand. Wenn etwas über die privaten Luftraumnutzer in der Zeitung steht, so scheint es, als wären diese Veröffentlichungen fast immer mit negativen Schlagzeilen verknüpft. Allerdings: Laut einer Untersuchung des DAeC aus dem Jahre 1998 handelt nur knapp jeder zehnte Bericht über den Luftsport in der Tagespresse von Unregelmäßigkeiten oder Unfällen. Da über diese Ereignisse jedoch meist ausführlicher berichtet wird als über das alltägliche Vereinsleben, ergibt sich dennoch ein negatives Gesamtbild.

Auch wenn Deutschland weltweit zu den Top-Segelflug-Nationen zählt, schaffen es die Titelgewinne von Welt- und Europameistern nur selten über einen Dreizeiler unter „Vermischtes“ hinaus. Pressewarte scheinen in den meisten Vereinen nur auf dem Papier zu existieren, Kontakte zu Pressereferenten auf Meisterschaften sind dürftig, erfolgreiche Wettbewerbspiloten beantworten die Frage nach ihrem Pressewart nur mit einem Achselzucken.

Das Hauptproblem ist leicht zu erkennen: Der Segelflug hat nahezu keine „positiven“ Auswirkungen, die einer breiten Öffentlichkeit einfach zugänglich gemacht werden können, denn das eigentliche (klassische) Wettbewerbs-Geschehen spielt sich (abgesehen von Start und Landung) weit oben in

der Luft ab und entzieht sich somit den Beobachtern.

Abschreckend für die Öffentlichkeit sind zudem die abgelegenen, meist umzäunten und mit Verbots- statt Informationsschildern gespickten Flugplätze sowie unübersichtliche Wettbewerbsabläufe, konservative Strukturen in den Vereinen und behördliche Regularien. Auch das nicht immer besucherfreundliche Verhalten einiger weniger Fliegerkollegen gegenüber Neugierigen ist nicht gerade imagefördernd.

Meistertitel und Rekordflüge nützen dem Luftsport in der Öffentlichkeit gar nichts, solange bei den zeitungslisenden Fußgängern nicht ein gewisser Bekanntheitsgrad unserer Sportart vorausgesetzt werden kann. Diese großräumige Basis muss vor Ort von den Vereinen geschaffen werden, denn nur so können bei Journalisten und Lesern die Sinne auch für den Segelflug geschärft werden.

Welche Kriterien müssen also ein Verein und sein Pressereferent erfüllen, um werbewirksam für den Segelflug zu agieren? Hierzu zunächst einige Definitionen: Der Oberbegriff aller Aktivitäten im Zusammenhang mit der Darstellung eines Vereins nach außen lautet Öffentlichkeitsarbeit. Die Pressearbeit ist hierbei wohl das größte Aufgabenfeld, aber bei weitem nicht das einzige. Das Arrangieren von Presseterminen und Werbeaktionen, das Verteilen von Informationsmaterial, das Veranstalten von Schnupper-

kursen oder die inhaltliche Pflege der Homepage gehören weiterhin dazu.

Hauptaufgabe des Pressereferenten ist es, Informationen an die Presse weiterzugeben und somit die Kontakte zur Öffentlichkeit zu pflegen – er ist demzufolge auch verantwortlich für das, was er an die Medien weitergibt. Es muss allerdings nicht immer nur die Lokalzeitung einziger Adressat sein: Lokale TV- oder Rundfunksender, Gemeindeblätter, Jugendnachrichten, Verbandszeitschriften und ähnliche können ebenfalls genutzt werden, um Pressemitteilungen zu veröffentlichen.

Man erkennt: Der Pressewart fungiert als Schnittstelle zwischen Verein und Öffentlichkeit. Doch während er bei „populären“ Sportarten wie Fußball eher passiv bleibt und auf Kontaktaufnahme seitens der Journalisten warten kann, muss der Pressewart im Falle des Luftsports meist selbstständig tätig werden, im Sinne von „agieren statt reagieren“. Soll heißen: Die Luftsportler selbst müssen sich an ihre Zielgruppen (Bevölkerung, Politiker, Wirtschaft) wenden – und das funktioniert am besten über örtliche Medienpräsenz.

Öffentlichkeitsarbeit bezieht sich allerdings nicht nur auf die Beziehungen nach außen. Auch innerhalb eines Vereins gibt es eine (interne) Öffentlichkeit: die Mitglieder. Hier kann eine weitere Aufgabe des Pressewarts liegen, nämlich die Vereinskameraden (zum Beispiel in einem Rundschreiben oder auf der Homepage) auf dem Laufenden zu halten oder möglicherweise zu Veranstaltungen einzuladen.

Um einen Überblick über die Presseveröffentlichungen seines Vereines zu bekommen, sollte der Pressewart einen Pressespiegel erstellen, also alle Artikel mit dazugehörigen Pressemitteilungen sammeln und archivieren. So lässt sich lückenlos zurückverfolgen, welche Informationen bereits an die Öffentlichkeit gegeben wurden. Nach mehreren Jahren stellt der Pressespiegel zudem eine Fundgrube für Informati-

onen über die Vereinsgeschichte dar – und zeigt den Mitgliedern, was der Pressewart leistet.

Wollte man ein Anforderungsprofil für den idealen Pressewart formulieren, so könnte man mehrere Seiten füllen, angefangen beim sprachlichen Ausdrucksvermögen bis hin zum Auftreten in der Öffentlichkeit. Doch diese Menge an Voraussetzungen zu erfüllen ist schwer, und nicht immer sind diese Kriterien einzeln betrachtet auch ein Garant für eine gute Pressearbeit: Wer im Deutschunterricht stets gute Noten hatte, kann vielleicht eine „hochgestochene“ Interpretation eines Brecht-Gedichtes verfassen, muss aber deshalb noch lange nicht in der Lage sein, einem Nicht-Flieger den Ablauf eines Segelflugwettbewerbes erklären zu können. Ein Mitglied, das nur zweimal im Jahr auf den Flugplatz kommt, wird kaum in der Lage sein, einem Neugierigen zu sagen, welchen Platz der Lokalmatador beim letzten Vergleichsfliegen erzielt hat. Ein älteres Mitglied mag zwar ausreichend Wissen und Erfahrung besitzen, hat aber möglicherweise nicht immer das beste Verhältnis zu den jüngeren (Leistungs-)Piloten und zur aktuellsten Technik. Wer Pressewart sein will, muss also stets auf dem Laufenden sein, was sowohl das Vereinsleben als auch den Sport an sich (Ausbildung, Wettbewerbe, ...) angeht.

Von großer Bedeutung sind die technischen Voraussetzungen: Computer und Digitalkamera sollten im Multimedia-Zeitalter zur Standard-Ausrüstung gehören, ebenso ein Faxgerät oder besser noch ein Internet-Anschluss zur Übermittlung der Presseinformationen. Eine ständige Erreichbarkeit mittels Mobiltelefon ist ebenfalls wünschenswert sowie eine gewisse Mobilität, um auch persönlich in der Redaktion vorstellig zu werden und die Kontakte zu pflegen. Falls langfristig verhindert, sollte kompetenter Ersatz zur Verfügung stehen.

Nicht nur der Kontakt zur Presse will gepflegt werden, auch Besucher auf dem Flugplatz benötigen besondere Aufmerksamkeit – nicht nur aus Sicherheitsgründen. Viele Vereinsmitglieder vergessen dabei jedoch oftmals, dass auch damit Öffentlichkeitsarbeit betrieben wird und versuchen stattdessen, entweder durch Imponiergehabe die Gäste zu beeindrucken, oder aber die Besucher mehr als nötig auf Beschränkungen und Verbote auf dem Flugplatz hinzuweisen. Für den Pressewart (und eigentlich

auch für alle anderen Piloten) sollte es selbstverständlich sein, Neulinge auf dem Flugplatz willkommen zu heißen, einem neugierigen Besucher geduldig Antworten

auf seine Fragen zu geben, ihn herumzuführen und ihm das Vereinsleben näherzubringen – alles jedoch, ohne sich selbst profilieren zu wollen.

Im nächsten Teil unserer Serie gehen wir auf das Werkzeug des Pressewartes ein: die Sprache. Zudem geben wir Tipps, wie eine Pressemitteilung am besten gestaltet wird. Als Vorgeschmack stellen wir Ihnen schon in dieser Ausgabe eine Pressemitteilung zum Thema „Erster Alleinflug“ vor, die sich mit entsprechenden Anpassungen sicherlich als Vorlage für die individuelle Pressearbeit in dieser Saison verwenden lässt.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

PRESEMITTEILUNG

Text und Fotos: Helge Zembold
 Thema: Erste Alleinflüge eines Segelflugschülers
 bei Rückfragen: Helge Zembold, Tel. (01 23) 1 23 45 67

**WILSCHE/Ausbildungserfolg für Segelflugschüler des LSV Gifhorn
 14-Jähriger flog nach drei Monaten erstmals allein**

„Schmerzliche Glückwünsche“ erhielt der 14-jährige Flugschüler Daniel Dittmann am vergangenen Wochenende auf dem Segelflugplatz Wilsche von seinen Fliegerkameraden des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV). Glückwünsche deshalb, weil er seine ersten drei Soloflüge im Segelflugzeug absolviert hatte. Schmerzlich, weil die Fliegertradition es verlangte, dem Alleinflug-Novizen erst mal gründlich den Hintern zu versohlen.

Dabei sind die Segelflieger keineswegs eine grausame Gemeinschaft – vielmehr haben die Schläge auf das Hinterteil einen sehr pragmatischen Hintergrund. LSV-Ausbildungsleiter Rainer Müller erklärt den Brauch: „Zwar haben wir in den Flugzeugen hochmoderne Instrumente, die das Steigen und Fallen des Segelflugzeuges anzeigen, aber das wahre Gespür für die Thermik sitzt bei den Piloten im Po.“ Nicht umsonst sage man einigen sehr erfolgreichen Segelfliegern nach, dass sie „mit dem Hintern“ flögen. Daniel Dittmann hat seine Ausbildung im LSV erst vor rund drei Monaten aufgenommen. Nach knapp 60 Starts mit den ehrenamtlichen Fluglehrern hatte der 14-Jährige alles Wichtige über Start und Landung, Kurvenflüge und das Verhalten in Notfällen gelernt und absolvierte unter Aufsicht von Fluglehrer Norbert Richter seine drei Alleinflüge ohne Probleme. Damit ist er derzeit einer der jüngsten Alleinflieger des Nordens. Bis Daniel Dittmann ohne die wachsamen Augen eines Fluglehrers starten darf, wird jedoch noch einige Zeit vergehen: Das Mindestalter für den Erwerb des Segelflug-Pilotenscheines liegt bei 16 Jahren. Bis dahin ist weiterhin Pauken angesagt: Im Winter wird Theorie gebüffelt, den Sommer über wird Dittmann weitere Alleinstarts sowie Flüge mit Fluglehrern absolvieren, die das noch sicherere Beherrschen des Flugzeuges, das Aufspüren und Ausnutzen der Thermik sowie die Streckenflugtaktik schulen. Am Ende der Ausbildung, die insgesamt zwei Jahre dauert, steht dann die offizielle Prüfung mit einem Vertreter der Bezirksregierung. Doch so weit denkt Daniel Dittmann derzeit noch nicht: „Ich genieße erstmal die Freiheit beim Fliegen ohne Fluglehrer.“

Bildunterschrift:

Glückwünsche zum ersten Alleinflug erhielt Daniel Dittmann (links) von den Mitgliedern des LSV Gifhorn.