

3. Analyse der wassertouristischen Situation im Revier

3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Entwicklung eines naturverträglichen Wassertourismus unterliegt verschiedenen rechtlichen Rahmenbedingungen, die es zu berücksichtigen gilt. Zum besseren Verständnis werden die wichtigsten Bedingungen kurz skizziert:

- **EU-Richtlinien im Bereich der Wasserpolitik** (Wasserrahmenrichtlinie aus dem Jahr 2000). Diese Gewässer sind geschützt, ihr Zustand darf sich nicht verschlechtern, sondern soll mittel- und langfristig erheblich verbessert werden. Weitere Ziele sind der Schutz von Lebensräumen, die von den Gewässern abhängig sind, eine nachhaltige Wassernutzung, die schrittweise Einstellung von Einträgen gefährlicher Stoffe in die Gewässer und ein Beitrag zur Minderung schädlicher Auswirkungen von Überschwemmungen und Dürren.
- **EU-Richtlinien für die Erhaltung der natürlichen Lebensräume** (Flora-Fauna-Habitate) zur Einführung des europaweiten Schutzgebietssystems Natura 2000. Für FFH-Gebiete gilt grundsätzlich, dass sich ihr Erhaltungszustand nicht verschlechtern darf. Eine Nutzung der Gebiete ist aber weiterhin möglich und sogar erwünscht, wenn sie die betreffenden Arten und Lebensräume nicht beeinträchtigt werden. Für Pläne und Projekte (z. B. Bauleitplanungen, Infrastruktur) besteht deshalb kein kategorisches Verbot, sondern zunächst eine differenzierte Prüfpflicht. Wenn lt. FFH-Verträglichkeitsprüfung Beeinträchtigungen zu erwarten sind und trotz möglicher Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erhebliche Schäden des Natura 2000-Gebiets zu erwarten sind, ist das Vorhaben grundsätzlich unzulässig. Wenn es jedoch zu dem geplanten Vorhaben keine geeigneten Alternativen gibt und zwingende Gründe des öffentlichen Interesses, die den Schutzanspruch des Gebiets überwiegen, dies erfordern, kann das Vorhaben ausnahmsweise durchgeführt werden. Entstehende Beeinträchtigungen müssen dann aber so ausgeglichen werden, dass das Schutzgebietsnetzwerk in seinem Zusammenhalt ohne Funktionsverluste gesichert bleibt. Besondere Regelungen gelten für Gebiete mit prioritären Lebensraumtypen und Arten, die EU-weit einen besonderen Schutz genießen.
- **Naturschutzgesetzgebung** auf Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes und des Landesnaturschutzgesetzes Brandenburg. Etwa 22 % des Biosphärenreservates Spreewald sind Naturschutzgebiet, die anderen Flächen sind durchweg als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Landschaftsschutzgebiet ist auch der gesamte Bereich der Krummen Spree mit einzelnen Naturschutzgebieten am Neuendorfer See, bei Alt-Schadow, Werder und Briesch. Auch der gesamte Spreeverlauf südlich vom Spreewald bis zur Landesgrenze Sachsen ist Landschafts-

schutzgebiet, zwischen Stiesow und Cottbus sowie Cottbus und Spremberg auch Naturschutzgebiet. Dies gilt auch für die Peitzer Teichlandschaft und den Hammerstrom zwischen Peitz und Maiberg. Der einzige Gewässerbereich im Betrachtungsgebiet des Masterplans außerhalb der Ortslagen ohne Natur- und Landschaftsschutzstatus ist der Hammerstrom zwischen Maiberg und Fehrow. Grundsätzlich gilt deshalb für die wassertouristische Standortentwicklung im Betrachtungsgebiet des Masterplans, dass die Errichtung baulicher Anlagen im Naturschutzgebiet nicht möglich ist, im Landschaftsschutzgebiet unterliegen sie speziellen Genehmigungsvorbehalten.

- **Schutzgebietsverordnung des Biosphärenreservats Spreewald** mit vier Schutzzonen. Schutzgebietsverordnungen ermöglichen eine Steuerung des Wassertourismus durch die Festlegung spezifischer Befahrens- und Verhaltensregelungen. Im Spreewald sind dies vor allem das Betretungsverbot unbefestigter Ufer im Naturschutzgebiet, die Sperrung einzelner Fließe für den Bootsverkehr und das Übernachtungsverbot in freier Landschaft.
- **Landesschiffverkehrsverordnung mit Sonderteil zum Spreewald.** Der Großteil der befahrbaren Gewässer im Betrachtungsgebiet des Masterplans gehört dem Land Brandenburg, das als Eigentümer damit nicht nur die Unterhaltungsverpflichtung hat, sondern auch für die grundsätzlichen Befahrensregelungen verantwortlich ist. Eine Änderung bestehender Befahrensverbote erfordert damit die Zustimmung des Landes. Im Abschnitt 9 der Landesschiffverkehrsverordnung sind Sonderregelungen für den Spreewald aufgeführt. Besonders relevante Punkte für den Wassertourismus sind das Verbot von motorisierten Antrieben bei Sportbooten, das zur Folge hat, dass motorisierte Sportboote die Spree erst ab Leibsch flussabwärts befahren können und das Nachtfahrverbot in einem Zeitraum eine Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang. Kleinfahrzeuge (Kanus) müssen zudem Personenkähnen ausreichend freien Raum zum Manövrieren gewähren⁸.

Fazit rechtliche Rahmenbedingungen: Die beschriebenen Gesetze und Verordnungen setzen die rechtlichen Rahmenbedingungen für die weitere wassertouristische Entwicklung insbesondere im Hinblick auf die Bewahrung der Landschaft und Natur. Sie sind damit keine Instrumente zur Verhinderung des Wassertourismus, sondern sorgen dafür, dass das Kapital des Wassertourismus langfristig erhalten bleibt. Sie erfüllen damit eine wichtige Funktion als Steuerungsinstrument des Wassertourismus im Spreewald, reichen allein aber nicht aus, um den erforderlichen Interessensausgleich zwischen den Belangen des Gewässer- und Naturschutzes und des Wassertourismus in der erforderlichen Differenzierung zu erreichen.

⁸ weitere Regelungen siehe unter www.mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/4055/LschiffV.pdf

3.2 Gewässersystem

3.2.1 Gewässerbeschreibung und Befahrbarkeit

Die Grundlage für den Wasser-Kanutourismus bildet die Hauptspreewald, die sich im Betrachtungsgebiet des Masterplans in Süd-Nordausdehnung auf einer Länge von 136 km von Spremberg bis zum Abzweig Schwielochsee schlängelt und sich im Spreewald zu einem großen Fließsystem verzweigt. Insgesamt hat das Gewässersystem im Spreewald⁹ eine Länge von über 1.000 km. Der Großteil des Gewässersystems sind Landesgewässer 1. Ordnung, gerade im Oberspreewald gibt es aber auch zahlreiche Gewässer 2. Ordnung im kommunalen und privaten Eigentum. Der gesamte Gewässerabschnitt der Spree zwischen Burg und Spremberg einschließlich Abzweig Hammergraben ist als Landesgewässer 1. Ordnung klassifiziert, allerdings nicht als schiffbares Gewässer, sondern als Gewässer im Gemeingebrauch. Das Befahren mit Booten ohne eigene Triebkraft und bis zu 1.500 kg Wasserverdrängung ist damit grundsätzlich möglich.

Für die Befahrung der Gewässer mit Sportbooten ist die Einstufung der Gewässerklasse irrelevant. Entscheidend für die wassertouristischen Potenziale ist vielmehr, ob die Gewässer auch wirklich befahrbar sind. Dies betrifft deren rechtlichen Status einerseits und das Gewässerprofil andererseits. Letzteres setzt nicht nur eine paddelfähige Gewässertiefe und -breite voraus, sondern auch eine ausreichende Durchlässigkeit für Boote (wenig Hindernisse, keine Rohrdurchleitungen). Die im Rahmen des Masterplans mit dem Wasser- und Bodenverband durchgeführte Einschätzung der Befahrbarkeit im Spreewald hat ermittelt, dass aufgrund fehlender Gewässereignung etwa 300 km für Kanus nicht oder nur sehr eingeschränkt befahrbar sind¹⁰. Von den insgesamt 1000 Gewässerkilometern im Spreewaldbereich des Masterplans sind folglich 700 km grundsätzlich für das Paddeln geeignet. Davon abzuziehen sind noch einmal die für den Sportbootverkehr gesperrten Fließe mit einer ungefähren Länge von ca. 250 km. Diese konzentrieren sich auf einige naturschutzfachliche besonders wertvolle Bereiche im Oberspreewald (Hochwald, Huschebusch zwischen Lehde und Leipe, östlicher Gewässerbereich von Leipe, Luschna nördlich von Lübbenau / Lehde) sowie im Unterspreewald auf die den westlichen Teil durchfließenden Gewässer bis Groß Wasserburg im Norden. Im Oberspreewald wurde zur Konfliktreduzierung zwischen Kahnverkehr und Paddlern in besonders konfliktträchtigen Gewässerbereichen Einbahnregelungen zur Entzerrung beider Verkehre eingeführt. Dies betrifft den Lehder Graben von Lübbenau nach Lehde in der Zeit von 12.00 bis 16.00 Uhr sowie grundsätzlich das Verbindungsfließ zwischen Wehrkanal und Rollkanal nördlich von Lehde (Wotschofskagraben).

⁹ Im Betrachtungsgebiet des Masterplans, nicht identisch mit Grenzen des Biosphärenreservats

¹⁰ Keine Befahrbarkeit aufgrund eines nicht geeigneten Gewässerprofils (Breite und Tiefe) und / oder zahlreicher Hindernisse.

In der Summe steht damit Paddlern im Ober- und Unterspreewald ein Gewässersystem mit 450 km zur Verfügung. Hinzu kommen etwa 60 km durch Spree und Hammergraben sowie Hammerstrom im Cottbuser und Spremberger Spreebereich. Dort kann die Befahrbarkeit auf der Spree in Teilabschnitten durch Sohlwellen gerade bei Niedrigwasser etwas eingeschränkt sein. Durch entsprechende Aktivitäten (v. a. durch Sohlgleiter) streben die Anrainergemeinden gemeinsam mit dem Landesumweltamt eine deutliche Verbesserung der Befahrbarkeit an, wie dies auf einer Strecke von 19 km auf der Spree zwischen Großem Spreeweher und Spreewald durch Vattenfall im Rahmen des dort durchgeführten Renaturierungsprojekts Spreeaue bereits erfolgreich umgesetzt wurde. Der Gewässerbereich der Krummen Spree ist bereits aktuell für Paddler ohne Einschränkungen zu befahren. Anders als im Spreewald ist dort das Befahren der Strecke von Leibsch bis zur Goyatz an der Südspitze des Schwielochsees (etwa 40 km) für motorisierte Sportboote möglich. **Im Betrachtungsbereich des Masterplans können damit Paddler insgesamt 550 km Gewässer befahren, davon 510 km ohne parallel stattfindenden motorisierten Sportbootverkehr.**

Fazit Gewässer: Das Gewässersystem Spree / Spreewald bietet hervorragende Bedingungen für das Wasserwandern. Dies gilt in erster Linie für das Paddeln. Das motorisierte Wasserwandern ist im Betrachtungsgebiet des Masterplans nur im Bereich der Krummen Spree sowie Dahme-Umflutkanal möglich. Die derzeitigen Gewässersperrungen stellen keine Beeinträchtigung der kanutouristischen Gewässerattraktivität dar. Die insgesamt 550 für Paddler nutzbaren Gewässerkilometer ermöglichen nicht nur zahlreiche Tagestouren, sondern auch mehrtägige Streckentouren. Die ganz besondere Qualität des Gewässersystems für das Kanuwandern liegt aber in seinem Rundtourcharakter. Dies gilt in erster Linie für den Spreewald, aber auch im Bereich der Cottbuser Spree entsteht im Zusammenspiel Spree – Hammerstrom – Hammergraben ein Rundtourcharakter.

3.2.2 Gewässerfrequentierung und Konfliktpotenziale

Ursache für die große Beliebtheit des Spreewalds bei Kanuten ist die hohe Gewässerattraktivität für das Paddeln¹¹. Belastbare Zahlen zur Gewässerfrequentierung im Spreewald liegen nicht vor. Diese sind wetter- und saisonbedingt stark schwankend, so dass eine flächendeckende Zählung weder aussagekräftig noch mit Blick auf die zahlreichen Gewässer überhaupt leistbar wäre.

Auch ohne konkrete Zahlen lassen sich aber qualitative Aussagen zur Gewässerfrequentierung treffen. In Abstimmung mit Wasser- und Bodenverband und Biosphärenreservat wurden alle befahrbaren Gewässer hinsichtlich ihrer kanutouristische Nutzungsintensität eingeschätzt¹². Aus Anbieter- und Kanutenbefragungen wird ersichtlich, dass etwa drei Viertel der Kanuten mit dem Mietkanu unterwegs ist und die Tourendauer mehrheitlich unter vier Stunden liegt (v. a. im Oberspreewald, im Unterspreewald tendenziell etwas länger). Bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 3 km / Stunde (mit Pause) und einer Tourendauer von 3 Stunden werden damit etwa 9 km / Tour zurückgelegt. Die Gewässerfrequentierung ist im Umkreis der Startpunkte mit Abstand am höchsten und nimmt mit zunehmender Entfernung immer mehr ab. Dies bedeutet:

- Da die Kanuverleiher sich vor allem auf Lübbenau und Burg konzentrieren, ist im Oberspreewald die höchste Gewässerfrequentierung im Bereich Lübbenau / Lehde und im Dreieck Burg Dorf / Burg Kauper / Leipe zu beobachten. Eine vergleichsweise geringe Frequentierung weisen der Hochwald und der Bereich zwischen Lübbenau und Lübben sowie der Bereich Südmulfluter zwischen Boblitz und Raddusch auf.
- Im Unterspreewald ist vor dem Hintergrund des größeren Anteils an Paddlern mit eigenem Boot¹³ und im Vergleich zum Oberspreewald etwas längerer Tourendistanzen eine größere Verteilung der Bootsströme festzustellen. Die größte Konzentration an Paddelbooten ist aufgrund der verschiedenen Rundtourmöglichkeiten auf den Gewässern rund um Schlepzig zu beobachten.
- Der Spreebereich Spremberg – Cottbus – Peitz weist vor dem Hintergrund der in weiten Teilen fehlenden Infrastruktur eine nur geringe kanutouristische Nutzungsfrequentierung auf. Gegenwärtig wird von lediglich etwa 100 Kanuten / Jahr ausgegangen¹⁴, in erster Linie Vereinskanuten aus dem regionalen Umfeld (Spremberg, Cottbus und Peitz).
- Die wassertouristische Nutzung der Krummen Spree erfolgt wie bereits festgestellt wurde durch Kanuten und motorisierte Wasserwanderer. Einen Überblick über die Nachfragesituati-

¹¹ Hervorragende Bewertung der Gewässerattraktivität im Rahmen der Kanutenbefragung mit einer Schulnote von 1.2

¹² Qualitative Einschätzung auf Grundlage langjähriger Erfahrungen

¹³ Paddler mit eigenem Boot sind lt. Kanutenbefragung länger unterwegs als Mietkanuten

¹⁴ Kanustudie Stadt Cottbus Büro Gerstgraser

on ermöglichen die dort erfassten Schleusenzählungen, allerdings nicht getrennt erfasst nach muskel- und motorbootbetriebenen Sportbooten. Durch die vergleichsweise weite Entfernung zum Ballungsraum Berlin und die für Motorboote nicht passierbare Wehrsituation in Märkisch Buchholz bewegt sich das Bootsaufkommen in diesem Bereich auf einem bislang verträglichen Niveau sowohl im Hinblick auf Naturschutz als auch zwischen den Nutzergruppen (motorisierte Wasserwanderer und Kanuten).

- Der Großteil des Kanuverkehrs im Betrachtungsgebiet des Masterplans findet im Oberspreewald statt und dort vor allem in den genannten Bereichen Lübbenau / Lehde und dem Dreieck Burg Dorf / Leipe / Burg Kauper. Die Wahrnehmung, ob in diesen kanutouristisch intensiv genutzten Bereichen eine Überfrequentierung stattfindet, hängt maßgeblich von der jeweils individuellen Perspektive und Betroffenheit ab. Naturgemäß beurteilen Kanuverleiher dies anders als Kahnführer oder Naturschützer. Grundsätzlich kann festgestellt werden, je höher die Gewässerfrequentierung, desto größer ist auch die Gefahr für Konflikte zwischen Nutzergruppen. Die Gewässerfrequentierung allein ist aber nicht der einzige Einflussfaktor. Ganz entscheidend sind auch die Paddelkompetenz und Verhaltensweise der Kanuten. Geübte Kanuten verursachen erfahrungsgemäß weitaus weniger Konflikte als Anfänger und v. a. Gruppen. Gerade auf den kleineren Fließern verursachen die letztgenannten häufig Konflikte mit anderen Nutzergruppen, während Kanuten mit eigenem Boot durch ihre Paddelerfahrung weitaus weniger Konflikte bewirken.

Insgesamt ergeben sich aus der kanutouristischen Gewässernutzung folgende Hauptkonfliktfelder:

1. Beeinträchtigung des Paddelerlebnisses

Kanuten bilden keine homogene Gruppe, so dass eine pauschale Einschätzung nicht möglich ist. Erfahrene Wasserwanderer haben eine andere Wahrnehmung als Paddler, für die eine Kanutour nur eine Aktivität von vielen im Spreewald darstellt und deshalb eine ganz andere Wertigkeit hat. Die Bewertung, ob und ab wann ein Gewässer überfüllt ist, variiert deshalb stark je nach persönlicher Erwartungshaltung und Vorliebe, das zeigt auch sehr deutlich die Kanutenbefragung. 82 % der Befragten beurteilen den Kanuverkehr als gering oder normal. Gerade für den Oberspreewald findet immerhin gut ein Drittel der Befragten, dass zumindest punktuell zu viele Kanus unterwegs sind. Vor allem Wasserwanderer mit eigenem Boot sind diesbezüglich kritischer eingestellt. In den Interviews wurde gerade von dieser Zielgruppe häufig darauf hingewiesen, dass die stark frequentierten Gewässer für sie an Attraktivität verloren haben, das Revier aber insgesamt noch genug ruhige Gewässerbereiche bietet.

2. Konfliktbereiche zwischen Kanu- und Kahnverkehr

Der Kahnverkehr findet in erster Linie auf Rundfahrten um die Ortsteile statt, d. h. gerade dort wo auch die Zahl der Kanuten am höchsten ist. Das daraus resultierende Konfliktpotenzial ist abhängig zum einen vom jeweiligen Gewässerprofil (Kurven, Breite) und zum anderen von dem

(Nicht)Können der Paddler. Gerade auf den kleinen Fließen mit zahlreichen Richtungsänderungen hat aufgrund des starken Begegnungsverkehrs in Spitzenzeiten das Konflikt- und Gefährdungspotenzial zugenommen, auch wenn sich dies nicht in einer gestiegenen Anzahl der Unfälle ausdrückt. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass gerade die Paddelanfänger und Auch-Kanuten ohne Paddelerfahrung sich ebenfalls vorrangig rund um die Ortslagen bewegen. Konfliktpunkte zwischen Kahnverkehr und Kanutourismus sind deshalb vor allem in und um Lehde sowie rund um Burg Kauper zu beobachten, zumal dort viele Fließe eine nur sehr geringe Breite aufweisen. Vor allem in diesen Bereichen besteht Handlungsbedarf für eine bessere Entzerrung der Verkehre.

3. Konfliktbereiche zwischen Kanuverkehr und Naturschutz

Das Konfliktpotenzial zwischen Paddeln und Naturschutz ist nicht nur von der Gewässerfrequentierung abhängig, sondern von der naturschutzfachlichen Bedeutung einzelner Fließe und Gewässerbereiche und deren Umfeld. Neben der Lage in den unterschiedlichen Schutzzonen im Biosphärenreservat sowie in Brutgebieten geschützter Großvogelarten sind insbesondere die Gewässermorphologie und dessen Lebensraumfunktion für Fische, Mollusken und weitere aquatische Artengruppen sowie für die aquatische Vegetation entscheidend für das Konfliktpotenzial zur wasser-touristischen Nutzung. Im Rahmen des Masterplans wurde deshalb durch das Biosphärenreservat eine Einstufung aller befahrbaren Gewässer im Hinblick auf ihren naturschutzfachlichen Wert vorgenommen. Mit Blick auf eine Reduzierung des Konfliktpotenzials bildet diese Einschätzung eine wichtige Grundlage für die angestrebte Besucherlenkung.

Fazit Gewässerfrequentierung: Eine Einschätzung, ob der Kanutourismus im Betrachtungsgebiet des Masterplans in quantitativer Hinsicht seine Grenzen bereits erreicht hat, ist pauschal nicht möglich, da sich die Situation im Revier sehr unterschiedlich darstellt. Auszuschließen ist dies für den gesamten Cottbuser Spreebereich und auch für die Krumme Spree, wo größere Wachstumspotenziale noch möglich sind, ohne dass es zu gravierenden Konfliktsituationen kommt. Ein anderes Bild ergibt sich für den Oberspreewald, wo in der Summe eine Zunahme des tagestouristischen Sportbootverkehrs weder aus naturschutzfachlicher, kanutouristischer noch kahnfahrtouristischer Sicht zu begrüßen wäre. Der Hauptansatz dort muss vielmehr in einer verträglicheren Besucherlenkung liegen, v. a. in Form einer stärkeren Zielgruppendifferenzierung z. B. durch die gezielte Lenkung von Gruppen und auch Anfängern auf dafür geeignete Gewässer. Die Situation der Gewässerfrequentierung im Unterspreewald ist aktuell im Vergleich zum Oberspreewald weniger konfliktträchtig, insbesondere auf der Hauptspre. Dies zeigt auch die vergleichsweise weniger kritische Bewertung der Gewässerfrequentierung im Unterspreewald durch die Wasserwanderer. Mit Blick auf die geplanten Unterkunftskapazitäten im Zusammenhang mit Tropical Island ist aber auch für den Unterspreewald zu erwarten, dass die kanutouristische Gewässerfrequentierung dort an ihre Grenzen stößt. Umso wichtiger wird deren Entlastung durch die angrenzenden Gewässerbereiche Krumme Spree für Unterspreewald und Cottbuser Spree für den Oberspreewald. Insgesamt ist für die Bewahrung der Landschaft im Spreewald auf größere zusammenhängende Ruhebereiche ohne intensiven Kanuverkehr zu achten.

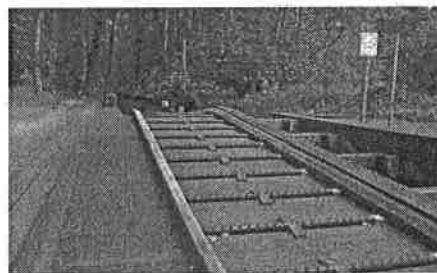
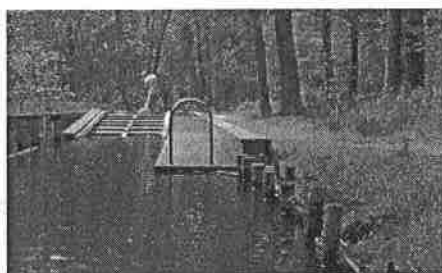
3.3 Infrastruktur

Eine nutzergerechte Infrastrukturausstattung bildet die unverzichtbare Grundlage für den Wassertourismus. Dazu zählen:

1. Infrastrukturanlagen zur Befahrung der Gewässer
2. Ein Netz an Anlegestellen mit Rastplätzen und Einstiegsstellen
3. Beschilderung und Information

• **Infrastrukturanlagen an den Gewässern**

Das Fließsystem des Spreewalds (v. a. Oberspreewald) ist durch zahlreiche Bauwerke zur Stauregulierung gekennzeichnet (Wehre und Schleusen)¹⁵. Insgesamt gibt es auf den befahrbaren Fließen im Spreewald 50 Wehre und 55 Schleusen, davon befinden sich 65% im Oberspreewald. Während Schleusen für Kanuten zumindest physisch kein Hindernis darstellen (evtl. mental), sind Wehre nicht mit dem Boot passierbar und zwingen damit Kanuten zum Ausstieg und zur landseitigen Querung. Dies ist grundsätzlich zumutbar, wenn vor und nach der Wehranlage eine vernünftige Aus- und Einstiegssituation geschaffen ist (Steganlage, Kanutreppe usw.) oder im besten Fall ein Bootsrollensystem.



Die Passierbarkeit der Wehre hat sich in den letzten Jahren durch die fortgeschrittene Modernisierung vieler Anlagen weiter verbessert. So gibt es mittlerweile Bootsrollen am Wehr 99 im Rollkanal (Fotobeispiel) und Wehr 38 im Mittelkanal sowie geordnete Ein- und Ausstiegsstellen an den Wehranlagen auf allen kanutouristisch aktuell stärker frequentierten Strecken. Die Passierbarkeit der Gewässer stellt deshalb im Spreewald kein Problem dar, was im Übrigen auch von den Nutzern so beurteilt wird (lt. Kanutenbefragung sehr gute Bewertung der Gewässerbefahrbarkeit mit einer Note von 1,4). Einige allerdings kanutouristisch wenig bis gar nicht relevante Gewässerbereiche wie der Nordumfluter von Spreekreuzung bis Neu Zauche und Kleine Spree und Neue Spree zwischen Burg Dorf und Burg Kauper sind allerdings nur für sportliche Kanuten zu befahren, da es

¹⁵ Kennzeichnung der Anlage auf der Karte wassertouristische Infra-Angebotsstruktur in der Anlage

dort keine geeigneten Umtragesituationen gibt. Dies ist allerdings vor dem Hintergrund der geringen Paddelrelevanz dieser Strecken gegenwärtig unproblematisch. Handlungsbedarf für eine infrastrukturelle Erschließung würde nur entstehen, wenn diese Strecken künftig kanutouristisch erschlossen werden sollten, was aus Sicht des Masterplans eindeutig verneint wird (siehe Gliederungspunkt Handlungsprogramm / Infrastruktur). An den aktuell kanutouristisch relevanten Fließ besteht aus kanutouristischer Sicht noch Handlungsbedarf an folgenden Standorten / Anlagen:

- Behelfsstau Rohrkanal / Buschgraben (mittlerweile rückgebaut, Schleusebau in Planung)
- Behelfsstau Neue Spree / Buschgraben (Ersatz durch Schleuse)

Die Schleusensituation ist ebenfalls als unproblematisch einzuschätzen, da diese von den Nutzern selbst als auch von „freiwilligen Helfern“ dort bedient werden können. Letztere werden von der großen Mehrheit der Kanuten wie die Kanutenbefragung ergeben hat, nicht als Nötigung, sondern eher als hilfreich empfunden. Solange die inoffiziellen Schleusenhelfer sich freundlich und zurückhaltend verhalten, stellen diese für den Kanutourismus kein Problem dar. In den letzten Jahren wurden viele Schleusen modernisiert und in diesem Zusammenhang auch zwei Schleusen mit Kanu-Fischpass errichtet (Burg Wehr 31 Stilles Fließ und Schlepzig Freifließ). Dieser technische Ansatz stellt eine ideale Symbiose aus Naturschutz und Paddeln dar (ökologische und touristische Durchlässigkeit) und hat damit auch zukunftsweisenden Charakter für einen naturverträglichen Kanutourismus. Vor dem Hintergrund des hohen Betriebsalters besteht bei mehreren Schleusen im Burger und Lübbenauer Bereich noch Modernisierungsbedarf. Dies ist in den Planungen des Landes vorgesehen und wird vom Wasser- und Bodenverband schrittweise umgesetzt.

In den sich an den Spreewald anschließenden Gewässerbereichen Cottbuser Spree und Krumme Spree stellt sich die Befahrbarkeit sehr unterschiedlich dar. Während die Krumme Spree mit mehreren Schleusen für größere Sportboote problemlos befahrbar ist, bedarf es an den Wasserbauwerken im Bereich der Cottbuser und Spremberger Spree noch erheblicher Anstrengungen zur Verbesserung der Befahrbarkeit. Für das Stadtgebiet Cottbus erfolgt dies bis Ende 2013 (Mittel und Planungen liegen vor). Um eine gute Vernetzung mit Burg herstellen zu können, müssen die Wehranlagen am Großen Fließ und Nordumfluter zwischen Großem Fließ und Spree entsprechend umgestaltet werden. Für die kanutouristische Vernetzung von Spremberg über Cottbus bis zum Spreewald stellt derzeit der Staudamm ein fast unüberwindliches Hindernis dar. Eine bessere Durchlässigkeit / Passierbarkeit dieses Hindernisses ist Grundvoraussetzung für die kanutouristische Anbindung von Spremberg.

Rastplätze

Rastplätze sind gerade für Kanuten aufgrund des geringen Platzangebots auf dem Boot ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Die Grundlagenstudie Kanutourismus formuliert als pauschales Ziel, dass Rastplätze möglichst in Abständen von nicht mehr als einer Stunde Fahrzeit eingerichtet werden sollten. Diese Einstufung ist vor allem mit Blick auf Fließgewässer mit Streckencharakter vorge-

nommen wurden und ist damit nur bedingt auf den Spreewald mit überwiegendem Rundtourencharakter zu übertragen. Gleichwohl sollten auch im Spreewald ausreichend Rastplätze vorbehalten werden – auch wenn durch die zahlreichen Gastronomieeinrichtungen in weiten Teilen des Oberspreewaldes viele Möglichkeiten zum Aussteigen vorhanden sind. Zu diesem Zweck wurde zur Verhinderung von „wildem“ Camping auf Initiative des Biosphärenreservats in den Jahren 1995 bis 2000 ein Netz von 17 Wasserwanderrastplätzen (WWR) errichtet, davon fünf im Burger Bereich, zwei im Lübbenauer Bereich (Leipe und Lübbenau), einer in Lübben, fünf im Unterspreewald und vier am Neuendorfer See. Die WWR haben auf der einen Seite die Funktion als attraktiver Pausenplatz und fungieren andererseits auch als einfache Übernachtungsstandorte für Kurzübernachtungen mit dem Zelt. Der Betrieb der Standorte ist an allen WWR privatwirtschaftlich organisiert.

Insgesamt ist die Situation der WWR weder in quantitativer noch qualitativer Hinsicht zufriedenstellend, was auch die Kanutenbefragung ergeben hat. Lt. Kanutenbefragung bewertet etwa ein Drittel die Rastplatzsituation als verbesserungsbedürftig. Es gibt im Wesentlichen drei Problembereiche:

- sehr unterschiedliches Qualitätsniveau
- fehlende Akzeptanz der Rastplatzfunktion bei vielen Betreibern v. a. im Burger Bereich
- unzureichende Anzahl an Rastplätzen

Hinsichtlich des Qualitäts- Ausstattungs niveaus gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den Anlagen, da einheitliche Mindeststandards bislang nicht festgelegt wurden. Modellcharakter hinsichtlich Ausstattungsmerkmale und –qualität (Toiletten-Sanitäranlagen, Rastmöblierung) haben der WWR Groß Wasserburg und der 2012 neu fertig gestellte Kanurastplatz in Lübben. Insgesamt besteht vor dem Hintergrund unterschiedlicher Ausstattungsqualitäten Handlungsbedarf für die Festlegung revierumfassender einheitlicher Mindeststandards.

Erheblichen Handlungsdruck gibt es für die WWR im Bereich Burg. Die dort ausgewiesenen vier WWR werden, wie der Name Wasserwanderrastplatz Kanuten suggeriert, von diesen als Rast-Pausenplatz angesteuert. Dies stößt bei den meisten Betreibern auf wenig Gegenliebe, da dies anders als bei der Übernachtung nicht zwingend zu Einnahmen führt, auf der anderen Seite aber Kosten für Müllbeseitigung usw. entstehen. Das daraus resultierende Konfliktpotenzial führt zu Unmut bei Betreibern und Kanuten, so dass hier dringender Handlungsbedarf für die Lösung dieses Konflikts besteht.

Die Anzahl an Rastplätzen entspricht insgesamt nicht den Anforderungen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf Rast- Pausenplätze an öffentlichen Standorten ohne Verzehrzwang. Handlungsbedarf für die Errichtung von Rastplätzen besteht an folgenden Standorten:

Gewässerbereich	Standorte hoher Handlungsbedarf	Standorte wünschenswert
Cottbuser Spree / Spremberg	<ul style="list-style-type: none"> • Neuhausen (nicht vorhanden) • Cottbus Innenstadt (in der Umsetzungsplanung) • Spree zwischen Cottbus und Burg (Maiberg in Umsetzungsplanung) • Peitz an der Maustmühle und im Stadtbereich (nicht vorhanden) • Hammerstrom / Großes Fließ zwischen Peitz und Burg (nicht vorhanden) 	<ul style="list-style-type: none"> • Spremberg Innenstadtbereich • Damm Talsperre • Bräsinchen
Oberspreewald	<ul style="list-style-type: none"> • Burg Dorf (wichtig da durch Vernetzung mit Cottbus und Peitz künftig auch Bedeutung Etappenziel) • Burg Kauper (nicht vorhanden im touristischen Zentrum am Waldschlösschen) • Leipe (am Kahnhafen vorhanden, aber nicht ausgewiesen) • Raddusch (vorhanden, aber nicht ausgewiesen) • Alt Zauche (vorhanden am Kahnhafen, aber nicht ausgewiesen) • Lehde (keinerlei Rastmöglichkeit, mit Abstand am häufigsten von Kanuten im Rahmen der Kanutenbefragung moniert) • Lübbenau (nicht vorhanden im innenstadtnahen Bereich) • Spree zwischen Lübbenau und Lübben (kein Rastplatz auf der gesamten Strecke) 	<ul style="list-style-type: none"> • Burg Kolonie Schwarze Schleuse • Boblitz • Neu Zauche
Unterspreewald	<ul style="list-style-type: none"> • Leibsch (nur Radrastplatz am Wehr, nicht vorhanden im Ort) 	<ul style="list-style-type: none"> • Neulübbenau
Krumme Spree - Schwielochsee	<ul style="list-style-type: none"> • Goyatz (nicht vorhanden) 	<ul style="list-style-type: none"> • Preetschen

Im Cottbuser Bereich sind insgesamt fünf Rastplätze konkret in der Umsetzungsplanung (Kutzeburger Mühle, Kanuverein, Spreehafen Sandower Brücke, Großes Spreewehr und Maiberg). Entlang der Krümmen Spree gibt es vier WWR, die vor gut 15 Jahren eingerichtet wurden und mehr oder weniger baufällig sind. Eine Ausnahme mit hohem Qualitätsniveau ist der erst kürzlich sanierte WWR am Campingplatz Zaue am Schwielochsee.

Einstiegsstellen (Einsetzstellen)

Kanuten mit eigenem Boot benötigen Standorte, sog. Einstiegsstellen, wo sie ihre Boote zu Wasser lassen und darüber hinaus ihren Pkw abstellen können. Die Existenz solcher Anlagen / Standorte ist für diese Zielgruppe ein zentrales Qualitätsmerkmal, aber auch aus naturschützerischen Gründen wichtig. Erfahrungen auch im Spreewald zeigen, wenn keine entsprechenden Standorte ausgewiesen sind, entstehen „wilde“ Einstiegsstellen mit negativen Folgen für die Natur.

Die Ausstattungssituation mit Einstiegsstellen im Spreewald ist derzeit wenig nutzerfreundlich. Im gesamten Spreewald gibt es keine ausgewiesene öffentliche Einstiegsstelle, die offensiv beworben wird. Gleichwohl ist es bei einigen Kanuvermietern möglich, gegen ein Entgelt ein eigenes Boot einzusetzen. Auch an einigen Kahnhäfen besteht diese Möglichkeit, was allerdings nicht offensiv bekannt gemacht wird (Alt Zauche, Leipe, Raddusch). Vor diesem Hintergrund besteht Handlungsbedarf zur Ausweisung öffentlicher Einstiegsstellen sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht (Mindestausstattungsmerkmale v. a. naher Parkplatz). Entscheidend ist nicht eine große Anzahl an Einstiegsstellen, sondern eine flächendeckende Versorgung unter Berücksichtigung einer möglichst einfachen und störungsfreien Anfahrt (gute Verkehrsanbindung Straße oder Bahn für Rückfahrt bei Streckentouren zum Startpunkt). Handlungsbedarf für die Ausweisung oder Entwicklung offizieller Einstiegsstellen gibt es derzeit vor allem:

- im gesamten Bereich Cottbuser Spree (geplant Kutzeburger Mühle sowie Cottbus am Kanuverein und am Großen Spreewehr)
- in Burg Dorf und Burg Kauper
- in Raddusch
- in Lübbenau (im westlichen Stadtgebiet ohne Durchfahrung Stadtkern)
- in Leibsch
- in Märkisch-Buchholz

Beschilderung

Ein wichtiger Bestandteil der wassertouristischen Infrastruktur ist die Beschilderung. Dies umfasst mehrere Elemente:

- Amtliche Beschilderung – Schifffahrtszeichen
- Wasserseitige Zielwegweisung und Kennzeichnung der Fließe
- Infotafeln mit Informationen zum Revier
- Wasserseitige Kennzeichnung der wassertouristischen Standorte (Rastplätze usw.)
- Ausweisung der Standorte im Rahmen landseitiger touristischer Leitsysteme

Ein Leitsystem soll im Zusammenspiel aller Elemente die Kanuten lenken und über alle wichtigen nautischen und touristischen Punkte informieren. Durch eine einheitliche Gestaltung wird darüber hinaus die Identität eines Reviers sichtbar. Insbesondere im Gewässernetz des Spreewaldes kommt der Lenkung der Kanuverkehre mit Blick auf eine Konfliktminimierung mit Naturschutz und Kahnverkehr eine Schlüsselfunktion zu.

Als Landesgewässer unterliegt die Kennzeichnung mit amtlichen Schifffahrtszeichen dem Land. Verwendet werden die bundesweit geltenden amtlichen Schifffahrtszeichen (Verbots- und Hinweiszeichen). Die amtliche Beschilderung kann die Besucherlenkung nur sehr bedingt leisten, da darin weder Ziele noch Gewässernamen ausgeschildert werden. Mit einem rot-weiß-roten Einbahnverbotsschild wird ein Befahrensverbot der gesperrten Fließe sichtbar gemacht. Allerdings zeigen Erfahrungen, dass viele Kanuten das nicht selbsterklärende Schild nicht verstehen und es damit immer wieder ungewollt zu Verstößen kommt. Eindeutiger weil selbsterklärend ist das Schild „Verbot für Sportboote“, das im Oberspreewald vereinzelt in der Verwendung ist. Dies gilt auch für die Beschilderung von Einbahnverkehren.

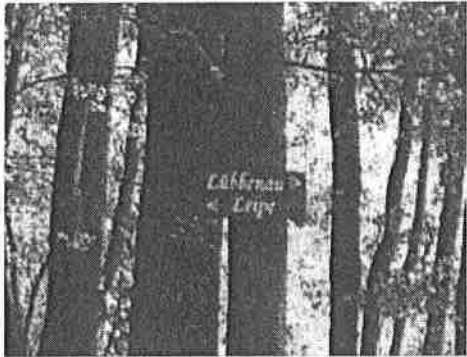
Die amtliche Beschilderung kann die Besucherlenkung nur flankieren, aber keinesfalls eine wasserseitige Beschilderung ersetzen, die es derzeit weder flächendeckend noch in einheitlicher Gestaltung gibt. Am besten ist die Situation im Unterspreewald, wo in einigen Bereichen blau-weiße Schilder mit Nennung von Zielen und Entfernungsangaben angebracht wurden.



Die Ausschilderung ist aber nicht durchgängig und durch fehlende Pflege teilweise auch in einem schlechten Zustand.

Im Oberspreewald gibt es keine Zielwegeausschilderung. Im Lübbenauer Bereich haben Anbieter deshalb in den letzten zwei Jahren an den Hauptkreuzungen einige Schilder angebracht, die allerdings keine Entfernungsangaben enthalten (Foto links). Verschiedene Fließe sind namentlich mit

Schildern gekennzeichnet, die allerdings für Paddler kaum eine Orientierungshilfe sind, da die Schilder durch starke Verwitterung kaum lesbar sind (Foto rechts).



Eine flächendeckende Orientierung ist damit im Spreewald nicht möglich, so dass sich ortsfremde Kanuten vor allem im Oberspreewald häufig verfahren. Dies findet auch seinen Ausdruck in der schlechten Bewertung der Beschilderung in der Kanutenbefragung. Fast jeder zweite Kanute ist mit der Situation unzufrieden. Auch aus Sicht der Kanuten besteht deshalb dringlicher Handlungsbedarf für die Installation eines flächendeckenden Leitsystems.

Nicht zufriedenstellend ist auch die Ausstattung mit Infotafeln, die es weder flächendeckend noch mit abgestimmten Inhalten und in einheitlicher Gestaltung gibt. In Punkto Gestaltung sind die Tafeln des Biosphärenreservats vorbildlich (rechtes Foto). Diese haben allerdings eine andere Zielstellung und verfügen deshalb über keine speziellen wassertouristischen Informationen.



Veraltete Infotafel im Unterspreewald



An einzelnen wassertouristischen Standorten finden sich zwar Infotafeln, die allerdings häufig nicht aktuell und in einem sehr schlechten Zustand sind.

Eine einheitliche, vom Wasser aus gut sichtbare Beschilderung aller WWR fehlt bislang. Die bundesweit hierfür an mittlerweile 500 Standorten (davon ein Drittel in Kanurevieren) eingesetzte Gelbe Welle wird im Spreewald bislang nicht eingesetzt, ein alternatives Modell gibt es ebenso wenig. Auch eine landseitige Beschilderung der Standorte im Rahmen der touristischen Leitsysteme ist in der Regel nicht vorhanden.

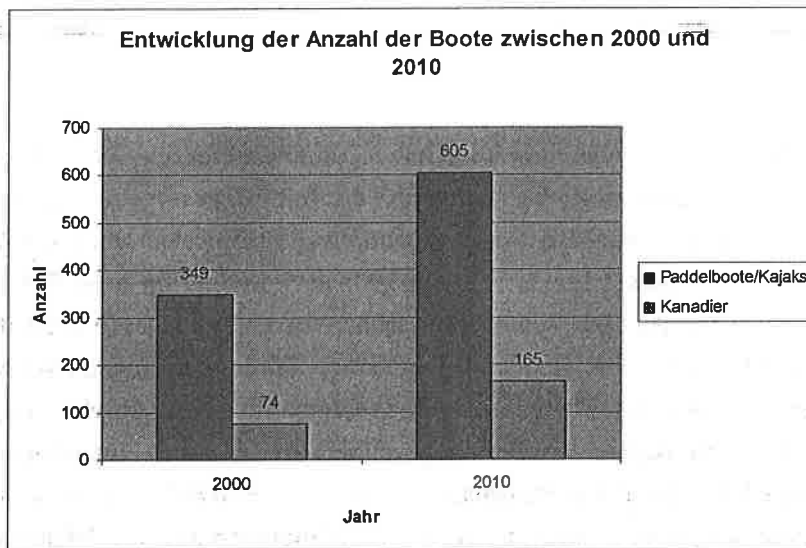
Fazit Infrastruktur: Bei der Infrastrukturausstattung im Spreewald bestehen in allen genannten Punkten noch Qualitätsdefizite. Gleichwohl ist das Qualitätsniveau nicht so schlecht, dass damit die Vermarktungsfähigkeit substanziell beeinträchtigt wäre. Festzustellen ist allerdings eine Schiefelage zwischen der Qualität des Gewässersystems und der Infrastruktur. Die Qualität der Infrastruktur entspricht nicht der außerordentlich hohen Gewässer- und auch Landschaftsqualität. Dringlichster Handlungsbedarf besteht mit Blick auf eine Minimierung der Konfliktpotenziale auf den Gewässern bei der Beschilderung. Für den Gewässerbereich Cottbuser Spree gilt die Notwendigkeit für einen kompletten Infrastrukturausbau, so wie es seitens der Stadt Cottbus auch bereits in der Umsetzungsplanung ist. Für den Bereich Krumme Spree und den Schwielochsee steht hingegen die Qualifizierung der vorhandenen Infrastruktur im Vordergrund.

3.4 Angebotsstruktur

3.4.1 Kanuanbieter und –angebote

Wassertouristische Angebote bilden die Grundlage für den Wasser-Kanutourismus. Dazu gehört im Kern die Bootsvermietung, darüber hinaus aber auch eine breite Palette an weiteren Angeboten (organisierte Bootstouren -Kanureisen, Bootstransporte, Personenshuttle, Kombination mit Radfahren u. v. m.). Für den Betrachtungsbereich des Masterplans wurden 56 gewerbliche Anbieter (Oberspreewald 34, Unterspreewald-Krumme Spree 19, Cottbuser Spree 3) ermittelt. Auf Grundlage der Auswertung der Anbieter-Internetseiten und der durchgeführten Anbieterbefragung (siehe Anlage 1) lassen sich zur Angebotsstruktur folgende Erkenntnisse treffen:

- Die Anzahl der Vermieter und der Boote hat in den letzten zehn Jahren weiter zugenommen. Die Bootsflotte der befragten Anbieter hat sich in den vergangenen zehn Jahren fast verdoppelt (leicht überproportional Kanadier). Der überwiegende Teil der Vermietboote sind anders als in der Mecklenburgischen Seenplatte Kajaks. Eine weitere Ausweitung der Bootskapazitäten strebt nur eine Minderheit an. Zwei-Drittel der Anbieter wollen ihren Bootsbestand nicht weiter vergrößern.



- Betriebe mit ausschließlicher kanutouristischer Angebotsgestaltung bilden die Minderheit. Nur für 29% der Anbieter ist die Kanuvermietung das Hauptgeschäftsfeld. Die Geschäftsschwerpunkte liegen bei der Mehrheit der Betriebe im Beherbergungs- und Gastronomiebereich oder / und bei Kahnfahrten, d. h. die Kanuvermietung hat für diese Betriebe den Charakter eines Zusatzgeschäfts.
- Bei den Angeboten dominiert die reine Bootsvermietung. Nur gut 20% der Anbieter bieten organisierte Kanutouren oder Kanureisen an. Dabei steht das Gruppengeschäft mit Schüler- Jugendgruppen sowie Firmengruppen im Mittelpunkt.
- Insgesamt ist im Spreewald das Gewerbe analog der bundesweiten Situation von einem geringen Professionalisierungsgrad (viele Seiteneinsteiger) mit vielen Kleinstanbietern gekennzeichnet. Ein Drittel der Anbieter besitzt weniger als 10 Boote, fast 60% haben weniger als 30 Boote im Verleih. Lediglich 16% (5 Anbieter innerhalb der Befragung) überschreiten die Marke von 50 Booten. Der Durchschnittswert pro Anbieter beträgt ca. 25 Boote pro Anbieter.

Die Gesamtzahl der Boote in der Vermietung ist vor dem Hintergrund der fehlenden Registrierungspflicht¹⁶ nicht bekannt und kann deshalb nur grob geschätzt werden. Ein Ansatzpunkt hierfür ist der in der Anbieterbefragung ermittelte Durchschnittswert von 25 Booten / Anbieter. Auf dieser Grundlage ergibt sich eine Zahl von 1.350 Mietbooten. Diese Zahl dürfte allerdings für die Realität zu niedrig angesetzt sein, da zum einen einige der Großanbieter nicht an der Befragung teilgenommen haben und es zum anderen im Spreewald zahlreiche nicht gewerblich angemeldete Bootsvermieter gibt. Dabei handelt es sich vor allem um Pensionen und Privatvermieter, die ihren

¹⁶ Anders als auf Bundeswasserstraßen gibt es für Mietboote auf Landesgewässern keine Registrierungspflicht

Gästen eigene Boote zur Verfügung stellen¹⁷. In der Summe wird deshalb von einer Gesamtzahl an Mietbooten zwischen 2.000 und 2.500 Booten ausgegangen, von denen sich etwa drei Viertel im Oberspreewald befinden.

Wie Anbieterbefragung und Internetrecherche gezeigt haben, dominiert im Spreewald stärker als z. B. an der Lahn oder in der Mecklenburgischen Seenplatte das reine Tages-Vermietungsgeschäft, während die Reiseveranstaltung als Geschäftsfeld bislang unterrepräsentiert ist. Auch die Angebotsgestaltung für spezielle Zielgruppen wie z. B. Familien ist bislang nur gering entwickelt. Lediglich das Gruppengeschäft v. a. mit Schulklassen hat eine größere Bedeutung. Der (wirtschaftliche) Handlungsdruck auf die Anbieter für eine innovative Angebotsgestaltung (Arrangements, Kanureisen) ist vor dem Hintergrund der hohen Mietbootnachfrage einerseits und der für viele Anbieter geringen wirtschaftlichen Bedeutung des Vermietungsgeschäfts als zusätzliche Einnahmequelle gering. Durch die deutliche Zunahme der Bootskapazitäten hat sich die Wettbewerbssituation allerdings in den letzten Jahren verschärft, was auch in einem im bundesweiten Vergleich deutlich unterdurchschnittlichen Marktpreis zum Ausdruck kommt. So liegt die Preisstruktur im Spreewald etwa ein Drittel unter dem Preisgefüge bundesweit etablierter Kanurevier wie Lahn oder Mecklenburgische Seenplatte. Der Spreewald mit seiner deutschlandweit einzigartigen Gewässerqualität ist damit das Discounter-Revier Deutschlands und verkauft sich weiter unter Wert.

Wie die Kanutenbefragung erbracht hat, wird der Kanuverkehr im Spreewald durch Mietboote dominiert. Drei von vier Booten, die im Spreewald unterwegs sind, sind Mietboote. Den Anbietern kommt vor diesem Hintergrund eine hohe Verantwortung für eine Minimierung der mit dem Kanuwandern verbundenen Konfliktpotenziale zu. Entscheidend hierfür ist eine hohe Qualität bei Angeboten, Service und Information. Die Bewertung der Anbieter durch die Nutzer fällt insgesamt positiv aus, denn zwei Drittel der Befragten bewerten Angebote und Service der Anbieter sehr gut oder gut. Boote und Bootsmaterial der meisten Hauptanbieter sind nach allgemeiner Einschätzung von guter Qualität (einige Bootsflotten allerdings veraltet). Dies gilt ausdrücklich nicht für die nicht gewerblichen Boote, bei denen es nach Einschätzung zahlreicher Bootsvermieter viele Billigboote in schlechtem Pflegezustand gibt.

Defizite sind vor dem Hintergrund des geringen Professionalisierungsgrades vieler Anbieter im Hinblick auf Service und Informationsqualität zu vermuten. Nur zwei Betriebe haben bislang mit dem Brandenburger Service Q einen Schulungs- und Qualitätsnachweis vorzuweisen, kein Betrieb das Qualitätssignet der BKT, das Qualitäts- und Umweltsiegel im Kanutourismus. Nur ein Betrieb ist Mitglied der Bundesvereinigung Kanutouristik (seit März 2012 Bundesvereinigung Kanu). In Wettbewerbsrevieren wie Lahn oder auch Mecklenburgische Seenplatte ist der Anteil an zertifizierten Kanuanbietern mit dem Qualitäts- und Umweltsiegel der Bundesvereinigung Kanutouristik

¹⁷ Örtliche Einschätzung von Experten gehen für den nichtgewerblichen Bereich von 400 bis 500 Booten aus

oder dem MQM in Mecklenburg-Vorpommern deutlich höher. Auch aus Marketingsicht besteht für den Spreewald diesbezüglich erheblicher Handlungsbedarf, um die hohe Gewässer- und Landschaftsqualität durch einen hohen Qualifizierungsgrad entsprechend bei den Anbietern untersetzen zu können.

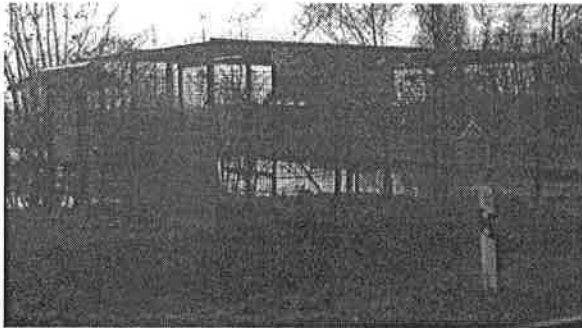
Ein zentraler Erfolgsfaktor für ein möglichst konfliktfreies Verhalten der Paddler auf den Gewässern ist eine sorgfältige Einweisung durch die Anbieter, insbesondere bei „Problemkunden“ wie Jugendgruppen und Anfängern. Im Rahmen der Anbieterbefragung haben alle Betriebe dies als übliche Leistung benannt. Die Kanutenbefragung zeigt aber, dass dies bei den Kunden nur bedingt ankommt, denn etwa jeder zweite Kanute wusste auf die Frage nach den Verhaltensweisen im Spreewald überhaupt keine Antwort zu geben. Die Gründe hierfür sind vielschichtig zu vermuten. So wird gerade in Stoßzeiten vermutlich die persönliche Information durch die Anbieter auf ein Minimum reduziert. Hinzu kommt, dass durch die nicht gewerblichen Bootsverleiher vermutlich kaum Einweisungen erfolgen. Vor dem Hintergrund der angestrebten Konfliktminimierung besteht deshalb hoher Handlungsbedarf für eine bessere Einweisung und Information der Kunden durch die Anbieter. Dies gilt auch mit Blick auf das Informations- und v. a. Kartenmaterial, das den Kanuten von den Anbietern mitgegeben wird. Einigen positiven Beispielen stehen leider viele negative Fälle gegenüber. Viele Karten, die im Rahmen der Kanutenbefragung eingesehen wurden, weisen inhaltlich und gestalterisch große Defizite auf. Dies ist umso gravierender, als gerade die vielen Kurzzeitpaddler - wie die Befragung gezeigt hat - kein professionelles Kartenmaterial von Verlagen mit sich führen und damit auf das Kartenmaterial der Anbieter angewiesen sind.

Fazit Angebotsgestaltung: Die Anzahl der Mietboote ist im Spreewald mehr als ausreichend, um die aktuelle Nachfrage ausreichend bedienen zu können. Auch eine moderate Zunahme der kanutouristischen Nachfrage ist mit den derzeitigen Mietbootkapazitäten noch möglich. Eine Ausweitung des Mietbootangebots ist vor allem im Oberspreewald weder aus kanutouristischer Sicht (Wettbewerbs- und Preisdruck) noch aus naturschutzfachlicher Sicht wünschenswert. Der Fokus in der weiteren kanutouristischen Entwicklung ist vielmehr auf die Qualität der Angebote respektive eine Qualifizierung der Anbieter zu legen. Dies gilt weniger für Boote und Material, sondern vor allem für Angebotsgestaltung und Service. Messlatte und Anspruch an die Angebotsgestaltung sollte die hohe Gewässer- und Landschaftsqualität des Reviers sein.

3.4.2 Gastronomie und Unterkünfte

Zum kanutouristisch relevanten Angebot gehören auch Unterkünfte und Gaststätten. Das gastronomische Angebot ist in quantitativer Hinsicht im Spreewald sehr gut entwickelt. Insgesamt wurden zwischen Burg und Leibsch 44 Gaststätten mit wasserseitiger Erschließung ermittelt, davon zwei Drittel im Oberspreewald. Die Gastronomieausstattung stellt im Vergleich zu Wettbewerbern eine Stärke des Reviers dar, nicht nur im Hinblick auf die kulinarische Versorgung, sondern auch durch die Möglichkeit dort eine Rast einzulegen. Problematisch ist allerdings häufig die intranspa-

rente Anlegesituation, die es für Kanuten nicht klar erkennbar macht, in welchem Bereich sie mit ihren Booten anlegen sollen. Dies führt in der Folge immer wieder zu Konflikten mit Kähnen. Gerade in Spitzenzeiten reichen zudem oftmals die Parkkapazitäten nicht aus (v. a. Wasserliegeplätze, aber auch Landliegeplätze). Aufgrund des häufig sehr begrenzten Flächenangebots bedarf es hierfür spezieller Aufbewahrungssysteme, wie sie derzeit nirgendwo im Spreewald vorzufinden sind.



„Kanubox“ an der Schwarzen Elster



Kanuwagen an der Unteren Havel

Das wichtigste Übernachtungsangebot für Kanuten ist der Campingplatz.¹⁸ Festzustellen ist bundesweit ein Trend, dass mit zunehmendem Alter der Anspruch an die Unterkunftsqualität steigt und damit auch die Nachfrage nach Hotels und Pensionen am Wasser. Dieser Trend dürfte sich mit Blick auf die demografische Entwicklung noch verstärken. Dennoch ist auch für die Zukunft zu erwarten, dass absolut betrachtet die große Mehrheit der Kanuten zelten wird. Im Betrachtungsgebiet des Masterplans finden sich insgesamt 16 Campingplätze an folgenden Standorten: Talsperre Spremberg (2), Burg Dorf, Lübbenau, Lübben, Neuendorfer See (4) sowie am Schwielochsee (7). Die Campingplätze weisen in ihrer Mehrheit mittlerweile eine moderne, nachfrageorientierte Infrastruktur auf. Die den gesamten Bereich des Masterplans abdeckende gute Versorgung mit Campingplätzen bietet sehr gute Bedingungen für mehrtägiges Wasserwandern sowohl als Streckenwanderung wie auch in Form von Sternfahrten. Dies gilt im Besonderen für den Oberspreewald. Hinzu kommen Wasserwanderrastplätze für kurzzeitiges Übernachten, so dass das Revier insgesamt sehr gute Übernachtungsbedingungen zum Zelten / Campen bietet. Ein anderes Bild ergibt sich bei den festen Unterkünften. So gibt es zwar zahlreiche Ferienwohnungen, Pensionen und Hotels direkt am Wasser. Diese sind aber im Spreewald gerade in der Sommersaison durch Feriengäste sehr gut ausgebucht und stehen damit für Kurzzeitübernachtungen durch Kanuten nicht zur Verfügung. Aus Anbietersicht ist dies verständlich, denn wer seine Kapazitäten an Urlauber mit ein- oder mehrwöchigem Urlaubsaufenthalt vermieten kann, wird diese nicht durch „Kurzzeit-Kanuten“ blockieren wollen. Für Kanuten, die länger an einem Standort bleiben wollen, um von dort Rundtouren zu unternehmen ist dies unproblematisch, wohl aber für Streckenwanderer, allerdings nur in der Hauptsaison. Auch wenn dies aus kanutouristischer Sicht wünschenswert wäre, ist eine Lösung aus den benannten Gründen kaum zu erwarten.

¹⁸ Ergebnis der Grundlagenstudie Kanutourismus und Befragung Kanuten in Brandenburg

Fazit Gastgewerbe: Insbesondere im Oberspreewald und in abgeschwächter Form auch im Unterspreewald und entlang der Krümmen Spree gibt es in quantitativer Hinsicht eine gute Ausstattung mit Gastronomiebetrieben am Wasser. Handlungsbedarf gibt es vor allem in Punkt Anlegqualität.

Das Unterkunftsangebot ist vor allem für das von Kanuten mehrheitlich nachgefragte Zelten / Campen sehr gut entwickelt und bietet beste Bedingungen für mehrtägige Kanutouren. Dies spiegelt sich allerdings nicht in der Nachfrage wider, die viel stärker als beispielsweise in der Mecklenburgischen Seenplatte durch Tagestouren geprägt ist. 92% der Mietkanuten sind lt. Kanutenbefragung Tagespaddler, bei Kanuten mit dem eigenen Boot sind immerhin ein Drittel länger als einen Tag unterwegs. Vor dem Hintergrund der sehr guten Voraussetzungen für Mehrtagestouren (Gewässerpotenzial und Übernachtungsmöglichkeiten) besteht hier eine beträchtliche Schiefelage zwischen Potenzial und Ist-Situation.

3.5 Marketing

3.5.1 Vermarktung – Information

Der Spreewald ist neben Potsdam das einzige Reisegebiet in Brandenburg mit Destinationscharakter. Der Kanutourismus stand bislang weder auf der Destinationsebene (Tourismusverband) noch auf der lokalen Ebene der touristischen Zentren im Fokus der Vermarktung. Dies bestätigt sowohl die im Rahmen des Masterplans bei den touristischen Informationsstellen durchgeführte Mystery-Abfrage als auch die Auswertung der touristischen Internetauftritte. Weder gibt es einen offiziellen kanutouristischen Internetauftritt für das Revier, noch ein zentrales Printprodukt wie dies beim Hauptwettbewerb der Mecklenburgischen Seenplatte der Fall ist.



Die Situation ist vielmehr durch zahlreiche unterschiedliche und nicht aufeinander abgestimmte Informationsebenen zum Kanutourismus gekennzeichnet. Das Thema Kanutourismus wird zwar von allen touristischen Organisationen aufgegriffen, aber in ungenügender Informations- und auch Gestaltungsqualität. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die erforderliche revierbezogene Darstellung, die wenn überhaupt nur ansatzweise vorzufinden ist. Teilweise werden mit einem Printprodukt auch mehrere Zielgruppen gemeinsam angesprochen (Kanuten, Kahngäste), die aber ganz unterschiedliche Ansprüche haben und deshalb differenziert angesprochen werden müssen.

In Folge der inhaltlich und räumlich nicht aufeinander abgestimmten Vermarktung des Kanutourismus ist es vor allem für Nutzer mit mehrtägigen Touren mühselig, alle dafür notwendigen In-

formationen mit verträglichem Aufwand zu erhalten. Erforderlich ist ein hoher Zeitaufwand durch eine dezentrale Informationsrecherche bei Gemeinden, lokalen Tourismusvereinen und Tourismusverband, da es gegenwärtig keine zentrale, gebündelte Informationsvermittlung zum Kanuwandern gibt. Auch die Informationsvermittlung zum Revier durch Dritte (Internetplattformen, Verlage usw.) ist häufig fehlerhaft. Diese kann weder durch lokale Stellen noch durch das Landesmarketing der Tourismus Marketing Brandenburg in der erforderlichen Qualität geleistet werden, sondern liegt in der regionalen Verantwortung.

Vor dem Hintergrund der schwierigen Orientierung auf den Gewässern v. a. im Oberspreewald sollte gutes Kartenmaterial zur Grundausrüstung bei einer Tour gehören. Im Gliederungspunkt Angebotsstruktur wurde bereits darauf hingewiesen, dass es bei den Anbieterkarten häufig erhebliche Qualitätsdefizite gibt. Deutlich besser ist die Qualität der Karten durch Verlage. Zu nennen sind vor allem:

- Die Wasserwanderkarte des Kanuvereins Cottbus (ESV Lok Cottbus) mittlerweile in der 7. Auflage
- Wasserwanderkarte vom Spreewald bis zum Schwielochsee vom Heimat-Verlag Lübben
- Wasseratlas Berlin – Brandenburg Jübermann Verlag

Hinzu kommen Publikationen durch weitere Verlage und Kartenmaterial des Landes zur Vermarktung des Wassertourismus. Die einzeln aufgeführten Karten bieten eine gute Orientierungsgrundlage mit vergleichsweise aktuellem Informationsstand, allerdings mit unterschiedlicher Gebietskulisse und Informationsbreite. Die 2012 neu erschienene Auflage des Kanuvereins zeigt erstmals das gesamte Betrachtungsgebiet des Masterplans. Das Problem ist folglich nicht, dass es kein gutes Kartenmaterial gibt, sondern dessen unzureichende Verbreitung vor allem bei den Kurzzeitpaddlern und das Fehlen einer einheitlichen, stetig aktuell gehaltenen offiziellen kanutouristischen Grundlagenkarte für das Revier.

Handlungsbedarf besteht aber nicht nur in punkto Informationsmarketing, sondern auch im Hinblick auf das Reviermarketing als Wasserwanderrevier für mehrtägige Touren. Zahlreiche Artikel in der einschlägigen Kanumagazinen heben zwar den besonderen Gewässercharakter des Spreewaldes hervor, vermitteln aber den nicht der Realität entsprechenden Eindruck, dass der Spreewald in den Sommermonaten vollkommen überlaufen ist und deshalb in diesem Zeitraum besser zu meiden ist. Auch wenn dies faktisch nicht zutrifft, prägt dies ein Negativimage für den Spreewald als „Mallorca des Paddelns“ und findet nachfolgend seinen Ausdruck in dem geringen Anteil von Paddlern aus überregionalen Quellgebieten (siehe Kapitel Nachfrage). Wie auch die Grundlagenstudie seinerzeit ermittelt hat, wird in Deutschland die Mecklenburgische Seenplatte als das Revier mit bundesweiter Ausstrahlung und Positivimage für Paddeln in unberührter Landschaft wahrgenommen, während mit dem Spreewald eher Masse und Unruhe assoziiert wird. Hauptursache hierfür ist die bislang fehlende klare Marktpositionierung in Form klarer Botschaften, was

den Spreewald als Kanurevier auszeichnet. Die wünschenswerte Imageaufwertung erfordert deshalb zunächst regional abgestimmte Vorstellungen zu den Positionierungsmerkmalen (siehe Gliederungspunkt Leitbild / Positionierung).

Fazit Kommunikation: Die derzeitige Vermarktung des Reviers ist durch zahlreiche Qualitätsdefizite gekennzeichnet. Allen voran fehlt eine gebündelte, revierumfassende Vermarktung für den gesamten Betrachtungsraum des Masterplans. Der Aufbau einer Identität als ein gemeinsames Kanurevier ist vor allem vor diesem Hintergrund nicht gelungen. Es besteht deshalb hoher Handlungsbedarf für eine zentrale Vermarktung auf Grundlage einer klar formulierten Positionierungsstrategie.

3.5.2 Innenmarketing

„Marketing beginnt zu Hause“ ist eine Schlüsselaussage im Marketing. Übertragen auf den Wasser- und Kanutourismus beinhaltet dies die Anforderung einer regelmäßigen Abstimmung / Zusammenarbeit innerhalb der Wassertourismusbranche einerseits und zwischen Kanutourismus und anderen relevanten Nutzer-Interessengruppen andererseits.

Eine revierumfassende Interessengemeinschaft Kanu, wie es sie in verschiedenen Revieren wie z. B. der Lahn gibt, existiert im Spreewald nicht, d. h. der Kanutourismus ist regional nicht organisiert. Dies bedeutet, dass es keine zentrale Vertretung der kanutouristischen Interessen auf regionaler Ebene gibt, mit der Folge, dass der gewerblich organisierte Kanutourismus insgesamt keine starke Position einnimmt und häufig eher als Problemverursacher und nicht als positiver Wirtschaftsfaktor wahrgenommen wird. Auf lokaler Ebene in den touristischen Zentren ist die Situation mit Ausnahme von Lübbenau ähnlich. Die Zusammenarbeit „funktioniert“ auf Basis persönlicher Beziehungen, ist aber nicht organisiert und damit mehr oder weniger dem Zufall überlassen. Die Position des Kanutourismus ist damit eher schwach und abhängig von persönlichen Kontakten in Lokalpolitik / Verwaltung. Lübbenau bildet mit dem vor zwei Jahren durch einige engagierte Anbieter gegründeten Kanustammtisch eine löbliche Ausnahme. Dieser tagt regelmäßig einmal im Quartal, diskutiert gemeinsamen Handlungsbedarf und leitet ggf. Maßnahmen wie die Kennzeichnung der Fließe ein. Mittlerweile nehmen fast alle gewerblichen Anbieter aus Lübbenau regelmäßig am Stammtisch teil.

Eine Abstimmung zwischen Kanutourismus und anderen Nutzer-Interessengruppen erfolgt vor dem Hintergrund der fehlenden kanutouristischen Organisationsstrukturen bzw. nicht definierter Ansprechpartner nur punktuell und meistens erst nach dem Auftreten bestimmter Probleme. 70% der Kanuanbieter sind zwar lt. Anbieterbefragung in den lokalen Tourismusvereinen organisiert, allerdings ohne dort durch entsprechende Funktionen großen Einfluss auszuüben. Eine organisierte, vorbeugende Zusammenarbeit mit anderen Nutzergruppen, allen voran dem Naturschutz, fand bislang nicht statt. Unabhängig von der Frage der Verantwortung hierfür ist im Rückblick der letz-

ten Jahre festzustellen, dass die Kommunikation nicht ausreichend war und es in der Folge zu Problemen gekommen ist, die besser hätten im Vorfeld besprochen werden sollen. Auch vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis haben sich Biosphärenreservat, Tourismusorganisationen und Gebietskörperschaften für die Erstellung des Masterplans als moderierten Prozess unter Beteiligung der kanutouristischen Akteure entschieden. Dies zeigt ein gestiegenes Problembewusstsein und auch eine höhere Akzeptanz des Kanutourismus in der Region.

Fazit Innenmarketing: Der Kanutourismus ist weder in sich organisiert noch gibt es eine strukturierte, kontinuierliche Abstimmung / Zusammenarbeit mit anderen Nutzergruppen. Im Interesse eines naturverträglichen Kanutourismus besteht Handlungsbedarf in beide Richtungen.

3.6 Nachfrage

Nachfragevolumen und -entwicklung

Eine gesicherte Aussage zur Höhe der kanutouristischen Nachfrage ist auf Grund der unzureichenden Datenlage nicht möglich. Die Nachfrage kann deshalb nur überschlägig geschätzt werden. Einen groben Anhaltspunkt hierfür liefert die Anbieterbefragung. Auf deren Grundlage konnte eine durchschnittliche Vermietdauer je Boot von 52 Tagen / Jahr errechnet werden. Ausgehend von den geschätzten 2.200 Mietbooten ergibt sich ein Nachfragevolumen von etwa 115.000 Kanutouren / Jahr. Davon entfallen lt. Anbieterbefragung etwa 70.000 auf die Hauptsaison. Bei einer durchschnittlichen Bootsbesetzung von 2,5 Personen¹⁹ liegt die Gesamtzahl der Kanuten bei knapp 290.000 Personen. Lt. Kanutenbefragung sind etwa drei Viertel aller Kanuten mit dem Mietboot unterwegs, d. h. auf drei Mietboote kommt ein Eignerboot. Auf dieser Grundlage lässt sich eine Zahl von etwa 40.000 Eignerbooten mit 100.000 Paddlern berechnen. **In der Summe Mietkanuten und Eignerkanuten lässt sich für den Spreewald im Jahr eine Zahl von 155.000 Kanutouren mit etwa 390.000 Kanuten vermuten.**

In der Kanutenbefragung für das Land Brandenburg wurden durchschnittliche Tagesausgaben in Höhe von ca. 20 Euro / Kanute ermittelt. Auf dieser Grundlage lässt sich für den Kanutourismus im Spreewald ein touristischer Umsatz in Höhe von etwa 7,8 Mio. Euro / Jahr berechnen. Hinzu kommen noch die Ausgaben für die Bootsmiete und Anfahrt²⁰. Diese Zahlen machen deutlich, dass der Kanutourismus sich zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig für den Spreewald entwickelt hat.

Aus der Anbieterbefragung lässt sich auch erkennen, dass die Wachstumsraten der Vergangenheit künftig nicht mehr zu erwarten sind. Schon in den vergangenen fünf Jahren konnten nur 43% der

¹⁹ Lt. Kanutenbefragung Brandenburg liegt die durchschnittliche Crewgröße bei 3,2 Personen. Durch den höheren Anteil an Kajaks dürfte dieser Wert im Spreewald nicht erreicht werden und wird deshalb nur mit 2,5 Personen angesetzt.

²⁰ Tendenziell dürfte der Umsatz noch etwas höher ausfallen, da die Zahl der Tourentage (vergleichbar mit Übernachtungen) bedingt durch Kanuten mit mehrtägigen Touren größer als die Anzahl der Kanuten ausfällt. Durch den geringen Anteil an mehrtägigen Touren fällt dies aber nur marginal ins Gewicht.

Anbieter einen Nachfragezuwachs erzielen, davon die Mehrheit (29%) lediglich ein leichtes Wachstum. Jeder zweite Anbieter erwartet auch zukünftig keine steigenden Kundenzahlen. Insgesamt lässt sich eine Prognose zur künftigen kanutouristischen Nachfrage aufgrund der unsicheren Datenlagen zur aktuellen Situation und zahlreicher Unsicherheiten wie z. B. die Wetterbedingungen, die v. a. im Kanu-Tagestourismus die Nachfrage erheblich beeinflussen, seriös nicht aufstellen. Es spricht aber vieles dafür, dass sich das Wachstum vor allem im Oberspreewald deutlich abschwächen und eher moderat ausfallen wird. Im Unterspreewald ist allerdings durch die geplanten UnterkunftsKapazitäten von Tropical Islands eine größere Zunahme der tages touristischen Kanunachfrage zu befürchten.

Nachfragestruktur – Zielgruppen

Aus der zwischen Juni und September 2011 durchgeführten Kanutenbefragung mit 308 Interviews lassen sich wertvolle Erkenntnisse zur Nachfragestruktur ziehen. Die Kanutenbefragung ist zwar streng mathematisch betrachtet nicht repräsentativ, durch die breite Streuung der Befragungsstandorte, des Befragungszeitraumes und der Anzahl der Interviews stellen die Ergebnisse aber eine gute Annäherung an die tatsächliche Situation im Revier dar. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Folgenden einzeln kurz dargestellt (Gesamtbefragung siehe Anlage):

- Für gut zwei Drittel der Kanuten ist die Kanutour der Reiseanlass für einen Besuch des Spreewaldes. Für das restliche Drittel ist die Kanutour ein Baustein im Rahmen eines Tagesausflugs / Urlaubs mit anderem Reisemotiv. Deren Anteil ist bei der Gruppe der Mietkanuten mit 37% überdurchschnittlich ausgeprägt.
- Das Hauptmotiv für eine Kanutour ist mit Abstand die Natur / Gewässerlandschaft.
- Hoher Stammkundenanteil: fast drei Viertel der Kanuten sind Wiederholungstäter, 13% der Kanuten haben bislang noch nie in einem Kanu gesessen.
- Kanutourismus im Spreewald ist Tagestourismus: 92% der Mietkanuten sind max. einen Tag unterwegs, bei den Kanuten mit eigenem Boot ist immerhin gut ein Drittel auf mehrtägiger Tour. Gut die Hälfte der Mietkanuten ist zwischen zwei und vier Stunden unterwegs, dies wird auch durch die Anbieterbefragung bestätigt.
- Bei der Tour stehen eindeutig das Paddeln und Naturerlebnis im Mittelpunkt. Bis auf Gastronomiebesuche, die von 70% der Kanuten im Zusammenhang mit einer Kanutour wahrgenommen werden, spielen weitere Aktivitäten so gut wie keine Rolle.
- Mit einer Bewertung von 1,3 (Schulnoten 1 bis 5) wird das Revier von den Kanuten hervorragend bewertet. Ganz besonders positiv werden Natur und Landschaft sowie das Gewässerprofil eingestuft. Fast jeder Zweite kritisiert die fehlende Beschilderung, jeder Dritte bemängelt die Anzahl der Rastplätze und öffentlichen Toiletten.
- Die gute Bewertung findet ihren Ausdruck in einer sehr hohen Wiederkehrbereitschaft. 78% der Kanuten geben an, sicher wiederzukommen.

- Der (naturschutzfachliche) Wert der Landschaft wird überwiegend erkannt. Die bestehenden Befahrensbeschränkungen sind für die Kanuten kein Problem. Allerdings sind diese nur etwa jedem zweiten Kanuten bekannt. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass die Hälfte der Kanuten nicht genau wissen, wie sie sich auf der Tour zu verhalten haben. Dies gilt im besonderen Maße für Anfänger, bei denen es sogar 73% sind und bei Mietkanuten mit 62%.
- Die Hälfte der Befragten wäre grundsätzlich bereit, im Zusammenhang mit der Bootstour eine Abgabe für den Erhalt der Natur zu entrichten (v. a. Wiederkehrer bzw. Stammkunden).
- Der Altersdurchschnitt liegt bei 42 Jahren. Bei den Individualkanuten machen den größten Anteil Familien mit Kindern aus (42%).
- Fast drei Viertel aller Kunden kommen aus dem regionalen Umfeld Berlin, Brandenburg, Sachsen. Der Anteil an ausländischen Gästen ist mit 2% verschwindend gering.
- Sowohl in der Bewertung als auch der Nutzerstruktur gibt es einige Unterschiede zwischen Unterspreewald und Oberspreewald. In Bezug auf Infrastruktur sowie Ruhe und Einsamkeit wird der Unterspreewald deutlich besser bewertet. Im Unterspreewald sind mehr Kanuten mit eigenem Boot unterwegs (60%), während im Oberspreewald die Mietkanuten mit einem Anteil von 85% dominieren. Das Motiv Naturerlebnis ist für Kanuten im Unterspreewald wichtiger als im Oberspreewald, während die Gewässereignung im Oberspreewald eine größere Rolle spielt. Insgesamt bestätigt die Befragung den vorherrschenden Eindruck, dass im Unterspreewald mehr „echte“ Wasserwanderer unterwegs sind, im Oberspreewald hingegen mehr sog. Auch-Kanuten mit weniger Paddelerfahrung.

Die dargestellten Erkenntnisse entsprechen in etwa den Ergebnissen der im Sommer 2009 durchgeführten Brandenburg weiten Befragung. Signifikante Abweichungen sind allerdings in Bezug auf die Gästestruktur festzustellen. So ist der Anteil an Familien im Spreewald mehr als doppelt so hoch wie im landesweiten Durchschnitt (42% Spreewald, Brandenburg 18%). In den Interviews wurde mehrfach die hohe Familienfreundlichkeit des Spreewalds hervorgehoben. Dies betrifft die vergleichsweise einfache Befahrbarkeit der Gewässer und fast noch wichtiger die Tourenvariabilität, die mit Blick auf die Kinder jederzeit Änderungen bei Tourenverlauf und -dauer ermöglicht. Auch die Tourendauer liegt unter dem Brandenburger Durchschnitt. Während im Brandenburg-Durchschnitt ein Drittel Mehrtagestouren sind²¹, liegt der Anteil an Mehrtagestouren im Spreewald bei gerade einmal 13%.

Ein weiterer Unterschied zu anderen Revieren (nicht nur) in Brandenburg ist ein sehr hoher Anteil sogenannter Auch-Kanuten, für die das Paddeln nicht das Motiv für einen Besuch der Region darstellt (lt. Einschätzung der Anbieter sogar jeder zweite Kunde). Es kann davon ausgegangen wer-

²¹ V. a. auch im nördlichen Brandenburg

den, dass ein Großteil der Spreewaldurlauber gerne eine Kanutour unternimmt, zumal in vielen Ferienwohnungen und Pensionen auch Kanus mit angeboten werden. Diese Personengruppe ist ebenso wie Schüler- und Jugendgruppen aufgrund fehlender Vorkenntnisse und einer geringen Sensibilität für ein naturverträgliches Verhalten besonders konfliktträchtig.

Die Wertung der Befragungsergebnisse ist ambivalent. Positiv ist die hohe Zufriedenheit bei den Paddlern und die daraus resultierende hohe Wiederkehrbereitschaft - trotz der auch aus Nutzersicht festgestellten Infrastrukturdefizite. Das Hauptmotiv für eine Kanutour, das Natur- und Gewässererlebnis, wird optimal eingelöst und nicht durch die infrastrukturellen Defizite beschädigt. Dringender Handlungsbedarf besteht allerdings für eine wasserseitige Beschilderung v. a. im Oberspreewald. Nicht zufrieden stellen kann die übergroße Dominanz des Tagestourismus. Das Revier bietet mit seinen vielen Gewässerkilometern sehr hohe Potenziale für mehrtägige Kanutouren, was sich aber bislang nicht in einer entsprechenden Nachfrage niederschlägt. Ein Grund hierfür liegt sicherlich in den im Kapitel Marketing geschilderten Imageproblem des Spreewaldes.

Fazit Nachfrage: Kanutourismus ist im Spreewald bereits ein zentrales Angebotssegment mit großen ökonomischen Effekten. Wachstumsraten wie den letzten zehn Jahren sind allerdings künftig nicht mehr zu erwarten, wären aber ohnehin zumindest in tagestouristischer Hinsicht für den Oberspreewald weder aus naturschutzfachlicher noch aus kanutouristischer Sicht überhaupt wünschenswert. Der Fokus sollte vor diesem Hintergrund vor allem auf ein qualitatives Wachstum gelegt werden. Das bedeutet zum einen eine stärkere Ausrichtung auf einen ökonomisch und ökologisch nachhaltigeren Wasserwander-Übernachtungstourismus einerseits und eine Angebotsgestaltung mit höheren Wertschöpfungspotenzialen (zielgruppenspezifische Arrangements, Angebotspakete). Eine größere Ausweitung tagestouristischer Bootsverkehre ist in erster Linie für die Gewässerbereiche Cottbuser Spree und Krumme Spree anzustreben.

Eine spezifische Besonderheit in der Nachfragestruktur v. a. des Oberspreewalds ist die volumemäßig hohe Zahl der Zielgruppe der Auch-Kanuten, für die eine Paddeltour eine Sekundäraktivität im Rahmen eines Spreewaldbesuchs darstellt. Diese Zielgruppe, die in dieser starken Ausprägung in anderen Kanurevieren in Deutschland nicht vorkommt, ist aufgrund der in der Regel nicht vorhandenen Paddelerfahrung und einer eher gering ausgeprägten Sensibilität gegenüber anderen Nutzergruppen besonders konfliktträchtig. Deren gezielte Lenkung ist deshalb eine besondere Herausforderung eines naturverträglichen Kanutourismus.

3.7 Fazit Handlungsbedarf

Die Analyse der aktuellen wassertouristischen Situation macht deutlich, dass sich der Wasser-Kanutourismus im Spreewald auf der einen Seite zu einem ökonomisch starken regionalen Wirtschaftsfaktor entwickelt hat, auf der anderen Seite daraus aber Konflikte und Probleme resultieren, die für die kanutouristischen Potenziale langfristig eine Bedrohung darstellen. Es liegt deshalb im

ureigensten Interesse des Kanutourismus selbst, dem frühzeitig entgegen zu wirken. Eine bessere Steuerung der wasser-kanutouristischen Entwicklung ist deshalb nicht nur ein Anliegen des Naturschutzes oder anderer betroffener Nutzergruppen, sondern auch im Interesse des Kanutourismus. Die Frage lautet folglich nicht, ob eine Steuerung sinnvoll ist, sondern „nur“ wie diese aussehen soll.

Die komplexe Problemstellung erfordert eine Lösung, die alle Handlungsfelder umfasst. Einseitige Ansätze beispielsweise nur die Qualifizierung der Infrastruktur würden zu kurz greifen und keine nachhaltige Verbesserung der Situation bewirken. Die Lösung kann vor diesem Hintergrund nur in einem Zusammenspiel verschiedener Stellschrauben im Verständnis einer integrierten wassertouristischen Servicekette liegen. Dabei gilt es vor allem den folgenden Handlungsbedarf zu berücksichtigen:

Handlungsbereich	Schwerpunkte inhaltlicher Handlungsbedarf
Übergreifend	<ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Steuerung und Lenkung des Wasser-Kanutourismus und Verbesserung der Information zu naturverträglichem Verhalten
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung der Begrifflichkeiten, v. a. Wasserwanderrastplatz • Revierumfassendes Netz an Rastplätzen sowie Ein- und Ausstiegsstellen auf Grundlage einheitlicher Mindeststandards • Revierumfassende, einheitliche Information und Beschilderung • Optimierung Parksituation für Kanuten an Gastronomie
Angebotsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierung der wassertouristischen Angebotsgestaltung und Anbieterbetriebe
Innenmarketing	<ul style="list-style-type: none"> • Intensive, regelmäßige Abstimmung und Zusammenarbeit des Kanutourismus nach innen (Anbieter) sowie nach außen (andere Nutzergruppen)
Vermarktung	<ul style="list-style-type: none"> • Zentraler, gebündelter Marktauftritt mit hoher Informations- und Gestaltungsqualität auf Grundlage einer klaren Positionierungsstrategie

In räumlicher Hinsicht stellt sich der Handlungsbedarf ebenfalls differenziert dar:

Teilbereiche	Bereichsbezogene Schwerpunkte
Gewässerübergreifend	<ul style="list-style-type: none"> • Vernetzung der Teilbereiche untereinander im Hinblick auf Infrastruktur, Angebotsgestaltung und Vermarktung
Spree zwischen Spremberg – Cottbus – Burg	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau einer nutzergerechten Infrastruktur als Grundvoraussetzung für Entwicklung Wasser- Kanutourismus • Herstellung einer nutzerfreundlichen Passierbarkeit Staumauer Talsperre Spremberg • Verbesserung der Befahrbarkeit der Gewässer (Sohlschwellen)
Oberspreewald	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der hohen Konfliktpotenziale durch klare und konsequente Besucherlenkung und Verbesserung der Qualität
Unterspreewald	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt des Unterspreewalds als ruhiges Wasserwanderrevier
Krumme Spree – Schwie- lochsee	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung - Qualifizierung der Infra- und Angebotsstruktur für Wassertourismus unter besonderer Berücksichtigung der kanutouristischen Belange