

4. Wassertouristische Potenziale

Wassertourismus in der definierten Gebietskulisse des Masterplans umfasst neben dem Paddeln-Kanuwandern weitere gewässerbezogene Aktivitätsbereiche. Dazu zählen das motorisierte Wasserwandern, der Segel- und Surfsport und der Rudersport. Das Kahnfahren gehört im engeren Sinne nicht zum Wassertourismus, da eine Kahnfahrt vergleichbar mit einer Fahrt mit einem Fahrgastschiff eine gewässerbezogene Aktivität im Rahmen eines landgebundenen Urlaubs darstellt.

In Gliederungspunkt 4 geht es darum, die Entwicklungsmöglichkeiten der verschiedenen wassertouristischen Angebotssegmente herauszuarbeiten, um deren Stellenwert für die weitere wassertouristische Entwicklung im Betrachtungsgebiet des Masterplans festlegen zu können. Da der Fokus des Masterplans inhaltlich und räumlich auf dem Spreewald liegt, müssen die spezifischen Belange des Spreewaldes bei der Potenzialeinschätzung im Vordergrund stehen.

Die wassertouristischen Entwicklungspotenziale werden maßgeblich durch drei Faktoren bestimmt, die im Folgenden genauer untersucht werden:

1. Gewässereignung und -potenziale für wassersportliche Aktivitäten
2. Wassertouristische Angebots-Marktpotenziale
3. Wettbewerbssituation

4.1 Gewässerpotenziale

Grundlage jeglicher wassertouristischer Nutzungspotenziale ist eine möglichst hohe Gewässereignung für die Ausübung der damit verbundenen wassersportlichen Aktivitäten. Entscheidend dabei ist nicht nur die Attraktivität der Gewässer für die wassersportliche Aktivität, sondern auch die Möglichkeit die Gewässer entsprechend zu nutzen. Faktoren wie Konfliktpotenziale, rechtliche Rahmenbedingungen und auch der Klimawandel müssen deshalb in eine Beurteilung der Gewässerpotenziale zwingend mit einbezogen werden.

4.1.1 Kanusport - Paddeln

Im gesamten Bereich zwischen Landesgrenze Sachsen bis zum Schwielochsee grundsätzlich sehr hohe Gewässereignung für das Paddeln bzw. Kanuwandern

Wie aus verschiedenen Studien u. a. der Grundlagenstudie zum Kanutourismus in Deutschland bekannt ist, wünscht sich die Mehrheit der Paddler einfach zu befahrene, naturnahe Fließgewässer

möglichst ohne Motorbootverkehr. Das Gewässerprofil im Spreewald bietet deshalb ideale Bedingungen für das Kanuwandern bzw. den Paddelsport. Hinzu kommt, dass es anders als bei typischen Flussrevieren im Spreewald zahlreiche Variations- und Rundtourmöglichkeiten gibt. Ein positiver Faktor ist auch die umfassende Stauregulierung, die dafür sorgt, dass die Fließe aufgrund der geringen Strömungsverhältnisse im Regelfall in beide Richtungen zu befahren sind. Dies gilt im besonderen Maße für den Oberspreewald, während im Unterspreewald bei Hochwasser eine Befahrung flussaufwärts mitunter gar nicht oder nur unter schwierigen Bedingungen möglich ist.

Neben der reinen Gewässereignung gibt es für die Einschätzung der kanusportlichen Gewässerpotenziale im Spreewald weitere Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Wie in der Analyse dargestellt wurde, sind nicht alle Gewässer aufgrund von Befahrensverböten auch für das Wasserwandern nutzbar. In dem jetzigen Umfang führt dies aber nicht zu einer substantiellen Einschränkung der Gewässerpotenziale für den Paddelsport, da das für Kanuten nutzbare Gewässernetz mit gut 450 Kilometern für die kanusportliche Nachfrage mehr als ausreichend ist. Die vorhandenen Befahrensverböte stellen vor diesem Hintergrund kein Hemmnis für die Entwicklungspotenziale des Kanutourismus dar. Es ist vielmehr die intensive Gewässerfrequentierung durch den Kanusport selbst, die aufgrund des daraus resultierenden hohen Konfliktpotenzials mit dem Naturschutz und Kahnfährtourismus die kanusportlichen Gewässerpotenziale im Spreewald in quantitativer Hinsicht stark einschränkt. Das Naturerlebnis als Hauptmotiv für Kanutouren ist auf bestimmten Haupttröten bereits stark eingeschränkt. Dies gilt im besonderen Maße für den Oberspreewald, in abgeschwächter Form aber auch für den Unterspreewald (weniger Hauptspree, sondern deren Nebenfließe). Durch die im Zusammenhang mit Tropical Islands entstehenden Beherbergungskapazitäten ist im Unterspreewald ein Anwachsen des Paddelverkehrs zu erwarten und damit einhergehend auch eine Zunahme des Konfliktpotenzials.

Ein anderes Bild ergibt sich für die angrenzenden Gewässer der Krümmen Spree im Norden und der Spree südlich des Spreewalds (Cottbusser Spree). Beide Gewässerbereiche bieten aufgrund ihres Gewässerprofils und ihrer Naturnähe ebenfalls eine gute Eignung für das Wasserwandern mit dem Kanu – wenn auch nicht in der Qualität der Spreewaldfließe. Anders als im Spreewald sind in beiden Gewässerbereichen aber in quantitativer Hinsicht noch größere Entwicklungspotenziale ohne ein mit der Situation im Spreewald vergleichbares Konfliktpotenzial zu erkennen.

Voraussetzung zur Nutzung dieser Entwicklungspotenziale ist für den Bereich der **Cottbusser Spree** eine flächendeckende infrastrukturelle Gewässererschließung mit Rastplätzen, Ein- und Ausstiegsstellen usw., eine Verbesserung der Befahrbarkeit (Glättung der Sohlschwellen) wie dies im Bereich der Spreeaue bereits erfolgreich praktiziert wurde sowie eine bessere Durchgängigkeit / Passierbarkeit von Hindernissen (v. a. Talsperre Spremberg und der zahlreichen Wehre). Die für den Cottbuser Bereich bereits existierenden Planungen werden schrittweise bis 2013 / 2014 umgesetzt und damit eine Nutzung der kanutouristischen Potenziale erreicht, insbesondere im Hinblick auf die Vernetzung Cottbus und Burg.

Auch die **Krumme Spree** bietet durch ihren mäandernden und naturnahen Charakter ein hohes Attraktionspotenzial für das Kanuwandern. Die parallel dort stattfindende Nutzung durch Motorbootverkehr mindert etwas die Attraktivität (v. a. im Vergleich mit den nahen motorbootfreien Gewässern im Spreewald). In der jetzigen Intensität ist der Motorbootverkehr dort aber für Kanuten noch akzeptabel, ohne dass damit die kanutouristischen Potenziale substanziell beschädigt werden. Eine andere Einschätzung ergäbe sich allerdings bei der Herstellung einer durchgängigen Befahrbarkeit der Märkischen Umfahrt für den motorisierten Bootsverkehr ohne jegliche Regulierung der Bootstypen und -antriebe im Bereich der Krummen Spree. In diesem Fall müsste durch die daraus resultierende erhebliche Zunahme des Motorbootverkehrs mit einem deutlichen Attraktivitätsverlust für Kanuten gerechnet werden. In der Konsequenz wäre zu befürchten, dass die angestrebte Entlastung der Spreewaldgewässer durch eine stärkere kanutouristische Profilierung der Krummen Spree nicht erreicht werden kann. Im Gegenteil ist zu befürchten, dass der auf der Krummen Spree gegenwärtig stattfindende Kanuverkehr zumindest in Teilen auf die motorbootfreien Gewässer im Spreewald ausweichen wird. Festzuhalten ist deshalb, dass die Gewässerpotenziale der Krummen Spree für das Kanuwandern maßgeblich von der künftigen Nutzungsintensität durch den motorisierten Bootsverkehr abhängen, respektive ob und in welcher Form die Befahrbarkeit der Märkischen Umfahrt für Motorboote realisiert wird.

Der Schwielochsee ist für das Kanuwandern nur als Zielpunkt im Zusammenhang mit mehrtägigen Wanderfahrten ausgehend vom Oberspreewald zu erkennen, da durch die geografische Nähe des südlichen Schwielochsees zum Oberspreewald annähernd ein Rundtourcharakter hergestellt werden kann. Mit der Einrichtung eines Shuttleservices zwischen Schwielochsee und Oberspreewald oder einem Kombiangebot mit dem Rad sind in der Vernetzung mit dem Oberspreewald für mehrtägige Kanutouren Entwicklungspotenziale vorhanden.

Ob und in welchem Maße der Klimawandel die Entwicklungspotenziale für den Paddelsport im Betrachtungsgebiet des Masterplans beeinflusst, lässt sich mit den aktuell vorliegenden wissenschaftlichen Studien nicht gesichert beantworten. Nach den Erkenntnissen der vorliegenden Untersuchungen kann aber davon ausgegangen werden, dass zukünftig Extremwetterlagen tendenziell zunehmen werden, d. h. häufiger mit Perioden mit Niedrigwasserständen (v. a. Sommer) und Hochwasser (v. a. Winterhalbjahr) gerechnet werden muss. Die sehr gute Gewässereignung für den Paddelsport dürfte sich auf absehbare Zeit dadurch zwar nicht grundsätzlich verschlechtern, gleichwohl ist aber damit zu rechnen, dass sich die Bedingungen gerade im Hinblick auf die Planungssicherheit für Anbieter und Nutzer etwas erschweren dürften. Eine gesicherte Prognose, welche Konsequenzen dies auf den Paddelsport hat, ist aber mit dem jetzigen Erkenntnisstand seriös nicht möglich. Positiv ist in jedem Fall festzuhalten, dass durch die umfassende Stauregulierung im Spreewald (v. a. Oberspreewald), anders als in den südlich und nördlich angrenzenden Gewässern ein vergleichsweise hohe Sicherheit besteht, Gewässerschwankungen bis zu einem gewissen Grad auszugleichen.

4.1.2 Motorisierter Wassersport

Gewässereignung für das motorisierte Wasserwandern nur im Bereich der Spree unterhalb Leibsch, Schwielochsee sowie Dahme-Umflutkanal

Durch das Motorverbot für Sportboote sind im Spreewald Entwicklungsmöglichkeiten für das motorisierte Wasserwandern ausgeschlossen. Die Nutzung der Masterplan-Gewässer für das motorisierte Wasserwandern reduziert sich damit auf den Bereich der Krumpfen Spree und Schwielochsee. Die Entwicklungspotenziale werden dort vor allem durch zwei Faktoren beeinflusst. Dies ist auf der einen Seite die Barriersituation für Motorboote in Märkisch Buchholz, die dazu führt, dass der für das motorisierte Wasserwandern attraktive Rundtourcharakter des Gewässersystems bislang nicht zum Tragen kommt. Die Herstellung der von der Wassertourismusinitiative SüdOst angestrebten Durchgängigkeit für Motorboote in Märkisch Buchholz hätte eine Attraktivitätssteigerung der gesamten Gewässerregion Dahme – Spree für das motorisierte Wasserwandern und daraus resultierend einen deutlichen Anstieg des motorisierten Bootsverkehrs zur Folge. Auf der anderen Seite wird von den Klimaexperten unisono prognostiziert, dass aufgrund des Klimawandels gerade im Bereich der Krumpfen Spree ein Absinken der Wasserstände in den Sommermonaten zu erwarten ist. Die Gewässerbedingungen bzw. Nutzbarkeit gerade für Motorboote mit größerem Tiefgang dürften sich deshalb verschlechtern und damit auch die Entwicklungspotenziale für das motorisierte Wasserwandern. Auch unter Berücksichtigung des bereits angesprochenen Spannungsverhältnisses mit dem Kanuwandern sind deshalb die Entwicklungspotenziale für den motorisierten Wassersport auf der Krumpfen Spree aus Sicht des Masterplans kritisch zu bewerten.

4.1.3 Segel- und Surfsport

Auf dem Schwielochsees und an der Talsperre Spremberg Eignung für den Segel- und Surfsport

Der Segel- und Surfsport ist anders als das Wasserwandern im Regelfall standortgebunden auf Seen möglich. Mit Brandenburgs größtem See, dem Schwielochsee, und der Talsperre Spremberg liegen im Betrachtungsgebiet des Masterplans zwei größere Seen mit einer gewässerspezifischen Eignung für diese Wassersportaktivitäten. Hinzu kommen Bergbaufolgeseen wie der Schlabendorfer See am Rande des Spreewaldes. Wie die Erfolgsbeispiele Scharmützelsee oder Wolziger See im Dahmeland zeigen, hängen die Entwicklungsmöglichkeiten maßgeblich von einer zielgruppenspezifischen Infra- und Angebotsstrukturentwicklung ab. Das bedeutet, dass anders als beim Wasserwandern die segeltouristischen Entwicklungspotenziale entscheidend von den örtlichen Aktivitäten abhängen. Aus Sicht des Masterplans spielt der Segel- und Surfsport keine Rolle für die gesamträumliche wassertouristische Entwicklung des Betrachtungsgebiets.

4.1.4 Rudersport

Gewässereignung für den Rudersport nur auf Hauptspreewald und Südumfluter

Für Ruderwanderfahrten sind wie auch für das Kanuwandern Fließgewässer sehr attraktiv. Aufgrund der Länge der Riemen (Ruder) erfordert der Rudersport eine deutlich größere Gewässerbreite als das Paddeln. Dies ist im Betrachtungsbereich des Masterplans nur auf der Hauptspreewald, dem Südumfluter und Nordumfluter gegeben. Letztgenannter kommt als Rudergewässer aufgrund der zahlreichen Wehre nicht in Frage. Aufgrund der fehlenden Gewässerbreite und der häufigen engen Kurvenradien gilt dies mit Ausnahme der genannten Hauptgewässer auch für das gesamte Fließgewässersystem im Ober- und Unterspreewald. Eine intensive Nutzung der Spreewaldflüsse durch den Rudersport führt nicht nur zu einem hohen Konfliktpotenzial mit dem Kahn- und Paddelbootverkehr, sondern auch mit dem Naturschutz. Gerade auf den engen Flüssen besteht beim Rudern die Gefahr, dass durch die Riemen die naturschutzfachlich besonders wertvolle Uferflora und -fauna geschädigt werden, deutlich höher als beim Paddeln. Vor diesem Hintergrund ist der Rudersport für den Großteil der Flüsse im Spreewald kritisch zu bewerten. Die Entwicklungspotenziale beschränken sich deshalb in erster Linie auf Wanderfahrten über Hauptspreewald und vor allem Südumfluter.

Im Fazit der Gewässereignung ist festzustellen, dass lediglich der Kanusport im Betrachtungsbereich des Masterplans von flächendeckender Relevanz ist. Eine Gewässereignung für die anderen Wassersportarten besteht lediglich punktuell auf Teilschnitten.

4.2 (Wasser)touristische Angebotspotenziale

Die wassertouristischen Angebotspotenziale für das Betrachtungsgebiet des Masterplans liegen vor dem Hintergrund der beschriebenen Gewässerpotenziale in erster Linie im **Kanutourismus**. Die Wachstumspotenziale in diesem Angebotssegment stellen sich insgesamt positiv dar. Dies begründet sich zum einen in den nach wie vor günstigen Marktbedingungen. Kanutourismus liegt trotz einer etwas abgeschwächten Wachstumsdynamik bundesweit weiterhin im Trend. Wachstums fördernd wirkt sich die mit der demografischen Entwicklung einhergehende Veränderung im Urlaubsverhalten (höhere Bedeutung Aktivurlaub bei älteren Urlaubern) aus. Zum anderen bieten die Gewässerbedingungen selbst noch Entwicklungspotenziale. Dies gilt für die gesamte Gebietskulisse des Masterplans insbesondere für mehrtägige Kanureisen. Größere quantitative Wachstumspotenziale verspricht zudem der Ausbau der Cottbusser Spree für das Kanuwandern (v. a. in der Verbindung mit dem Oberspreewald) sowie die kanutouristische Entwicklung der Krummen Spree in Vernetzung mit Unterspreewald und Dahme, allerdings in Abhängigkeit der unter 4.1 beschriebenen Einflussfaktoren. Im Spreewald selbst sind die Potenziale in erster Linie qualitativer Natur, eine Ausweitung des tagestouristischen Markt volumens ist dort vor dem Hintergrund der damit verbundenen Konfliktpotenziale nicht anzustreben. Dies gilt im besonderen Maße für den Oberspreewald.

Die Potenziale im **Segel- und Surftourismus** beschränken sich auf die beiden größeren Seen Schwielochsee und Talsperre Spremberg (in abgeschwächter Form auch Schlabendorfer See und Neuendorfer See). Ob und in welchem Umfang dort Potenziale im Segeltourismus erschlossen werden können, ist allein von einer standortbezogenen Entwicklung einer qualitativ hochwertigen Infra- und Angebotsstruktur abhängig. Der Segeltourismus spielt deshalb für die regionale Betrachtung des Masterplans keine Rolle.

Ähnliches gilt auch für den **Rudertourismus**, der anders als der Kanutourismus durch eine nichtkommerzielle, vereinsbezogene Struktur und einem deutlich geringeren Nachfragevolumen gekennzeichnet ist. In Form von Wanderfahrten hat der Rudertourismus aber eine wenn auch geringe touristische Relevanz für das Betrachtungsgebiet des Masterplans. Um Konfliktpotenziale mit anderen touristischen Nutzungsformen und Naturschutzbelangen zu vermeiden, sollte der Rudersport wie bereits unter Gliederungspunkt Gewässereignung festgestellt wurde aber nur auf den dafür geeigneten Gewässern stattfinden (im Oberspreewald v. a. Südumfluter, im Unterspreewald Hauptspree). Die bootsspezifischen Belange des Rudersports sind bei der weiteren Entwicklung der Infrastruktur an diesen Gewässern zu prüfen.

Der **motorisierte Wasserwandertourismus** hat sich in Brandenburg in den vergangenen Jahren zu einem Angebotsschwerpunkt mit überregionaler Ausstrahlung entwickelt. Ähnlich wie im Kanutourismus hat sich die Wachstumsdynamik zwar etwas abgeschwächt, die Grenzen des Wachstums sind allerdings nach übereinstimmender Einschätzung aller Experten noch nicht erreicht. Abweichend zur wassertouristischen Bedeutung für das Land und das Gewässersystem Dahme-Spree spielt trotz der Schnittmenge Krumme Spree / Schwielochsee das motorisierte Wasserwandern im Betrachtungsgebiet des Masterplans aber nur eine untergeordnete Rolle. Im Spreewald ist im Interesse des Naturschutzes und des Kanutourismus auch zukünftig jegliche Entwicklung eines motorisierten Wasserwandertourismus kategorisch auszuschließen. Dies sollte auch für Elektromotoren oder andere alternative motorisierte Antriebssysteme gelten. Auch wenn diese im Vergleich zu Verbrennungsmotoren natur- und kanuverträglicher sind, würde deren Zulassung das im Spreewald ohnehin schon vorhandene Konfliktpotenzial noch weiter verschärfen.

Wachstumspotenziale für den motorisieren Bootstourismus bestehen deshalb für die Gebietskulisse im Geltungsbereich des Masterplans nur für den Bereich der Krummen Spree und den Schwielochsee. In welchem Umfang, ist im hohen Maße davon abhängig, ob die von der WISO-Initiative angestrebte durchgängige Befahrbarkeit der Märkischen Umfahrt auch für größere Motorboote realisiert wird und wenn ja für welche Boote und Antriebe. Aus Sicht des Masterplans sollten die kanutouristischen Belange auf der Krummen Spree eindeutig Priorität genießen, um so Entlastungseffekte für den Spreewald zu erreichen. Dies gilt umso mehr mit Blick auf den zu erwartenden zunehmenden Nutzungsdruck im Unterspreewald durch Übernachtungsgäste von Tropical Islands. Aus Sicht des Masterplans ist es deshalb von zentraler Bedeutung, dass bei der Entwicklung des motorisierten Bootstourismus auf der Krummen Spree auf eine hohe Verträglichkeit mit den kanu-

touristischen Ansprüchen geachtet wird. Es wäre für die Ziele des Masterplans kontraproduktiv, wenn sich die Belastung des Spreewalds durch Verdrängungsverkehr (Kanuten) von Spree und Dahme in den Spreewald zusätzlich noch erhöhen würde. Eine unregelmäßige Zunahme des motorisierten Bootsverkehrs auf der Krummen Spree korrespondiert vor diesem Hintergrund nicht mit den Interessen des Masterplans.

Fazit Angebotspotenziale: Die wassertouristischen Potenziale im Betrachtungsgebiet des Masterplans liegen eindeutig im Kanutourismus sowohl im Hinblick auf das Nachfragevolumen als auch die räumliche Relevanz. Bei der weiteren wassertouristischen Entwicklung ist deshalb dem Kanutourismus eindeutig gegenüber den anderen genannten wassertouristischen Angebotspotenzialen der Vorrang einzuräumen. Dies gilt im Sinne einer klaren Marktpositionierung auch mit Blick auf die Vermarktung als Wassertourismusrevier, die klar auf die Zielgruppe der Kanuten ausgerichtet sein sollte. Die Vermarktung der anderen relevanten Angebotssegmente sollte entweder orts- oder reisebietsbezogen erfolgen und / oder im Rahmen des regionalen oder landesweiten Themenmarketings, nicht aber unter dem Reviernamen Spreewald.

4.3 Wettbewerbssituation

Maßgeblich für eine belastbare Einschätzung der wassertouristischen Entwicklungspotenziale ist aber nicht nur die Gewässereignung, sondern auch deren Einschätzung im Hinblick auf das Wettbewerbsumfeld. Eine hohe wassertouristische Eignung und Attraktivität ist nur von relativem Vorteil, wenn nämlich Wettbewerber deutlich attraktivere Bedingungen aufweisen. Auf eine Wettbewerbseinschätzung des motorisierten Wasserwandertourismus sowie des Segel- und Rudertourismus wird aufgrund der Erkenntnisse aus den vorherigen Gliederungspunkten verzichtet.

Die kanutouristische Wettbewerbssituation bedarf hingegen einer genaueren Betrachtung insbesondere im Hinblick auf eine Beurteilung der überregionalen Nachfragepotenziale. Wie die Kanutenbefragung ergeben hat, resultieren die kanutouristischen Nachfragepotenziale vor allem aus dem regionalem Umfeld Berlin, Brandenburg und den ostdeutschen Bundesländern Sachsen und Sachsen-Anhalt. Die Grundlagenstudie zum Kanutourismus aus dem Jahr 2004 hat seinerzeit ermittelt, dass die Mecklenburgische Seenplatte bei Kanuurlaubern mit mehrtägigen Aufenthalten eindeutig die Marktführerschaft in Deutschland besitzt und auch andere Reviere wie z. B. die Lahn sich kanutouristisch überregional etabliert haben. Auch aus der Bootsurlauberbefragung Brandenburg aus dem Jahr 2009 wird deutlich, dass auch das nördliche Brandenburg einen höheren Anteil an Kanutouristen aus den alten Bundesländern aufweist. Dies führt zu der Fragestellung, ob die aktuelle Wettbewerbsposition des Spreewalds auch dessen kanutouristischen Gewässerpotenzialen entspricht oder ob die Ursache für die bislang geringe überregionale kanutouristische Ausstrahlung des Spreewaldes in denen in der Analyse herausgearbeiteten Schwachpunkten liegt.

Lt. Grundlagenstudie zum Kanutourismus aber auch anderer Befragungen wie der Bootsurlauberbefragung Brandenburg liegt das Hauptmotiv für eine Kanutour im Naturerlebnis. Natur und Landschaft des Spreewaldes sind in ihrer Art einzigartig. Wettbewerberreviere in Deutschland aber auch europaweit bieten allerdings ebenfalls ein attraktives Naturerlebnis, wenn auch in anderer Ausprägung. Die Spreewaldlandschaft ist damit zwar ein starkes Positionierungsmerkmal, aber ohne nachfragewirksamen Alleinstellungscharakter.

Zentraler Bestandteil des Naturerlebnisses aber auch als eigenständiger Attraktionsfaktor im Kanutourismus ist das Gewässererlebnis. Darunter fallen die Naturnähe aber auch weitere Attraktivitätsfaktoren wie eine kanugeeignete Gewässerstruktur – einfache Befahrbarkeit sowie Motorbootfreiheit sowie eine entsprechende Gewässerlänge für mehrtägige Kanureisen. Für alle diese Punkte bietet der Spreewald hervorragende Bedingungen. In punkto Gewässerlänge und Tourenmöglichkeiten weist in Deutschland lediglich die Mecklenburgische Seenplatte ähnlich gute Voraussetzungen auf. Alle sonstigen Kanufießgewässer in Deutschland sind diesbezüglich deutlich schlechter aufgestellt. Europaweit gibt es vor allem in Skandinavien und Polen großflächige Gewässerstrukturen mit hoher Attraktivität für mehrtägige Kanureisen. Nirgendwo sonst in Deutschland und Europa gibt es aber ein derart dichtes Gewässernetz wie im Spreewald mit der Möglichkeit zwischen unzähligen Rundtouren / Tourenvarianten auszuwählen und die Touren damit auch flexibel an die jeweils spezifische Situation und Wünsche anzupassen. Dies gilt auch mit Blick auf den Marktführer Mecklenburgische Seenplatte, die weitaus weniger Rundtourmöglichkeiten und Streckenvarianten anbieten kann. Das Gewässersystem des Spreewaldes bietet damit einmalige Attraktivitätspotenziale mit nicht nur deutschland- sondern auch europaweitem Alleinstellungscharakter. Als zusätzlicher Attraktionsfaktor kommt die Motorbootfreiheit im Spreewald hinzu.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die aktuelle Wettbewerbsposition nicht annähernd den tatsächlichen Wettbewerbspotenzialen entspricht. Der Spreewald hat kanutouristische Potenziale als eines der führenden Kanu- Wasserwanderreviere in Europa. Der Alleinstellungscharakter des Reviers kommt in der aktuellen Marktpositionierung nicht zur Geltung.

4.4 Fazit Wassertourismuspoteziale

Wassertourismus im Betrachtungsgebiet des Masterplans ist Kanutourismus. Vor dem Hintergrund der herausragenden kanutouristischen Gewässerpotenziale, Marktpotenziale und Wettbewerbspotenziale kann der aktuelle kanutouristische Entwicklungsstand weder im Hinblick auf Angebots- noch Nachfragestruktur zufriedenstellen. Es besteht eine beträchtliche Schiefelage zwischen Potenzialen und der Ist-Situation insbesondere im Hinblick auf die überregionale kanutouristische Marktpositionierung. Der Spreewald kann weit mehr als sich nur als tagestouristisches Ausflugsziel für Kanuten aus dem regionalen Umfeld zu positionieren. Auch wenn realistisch der Tages-Kanutourismus auch zukünftig den Schwerpunkt im Spreewald bilden wird, muss es in anbetracht der hervorragenden Gewässerpotenziale Anspruch und Ziel sein, den Anteil

an Kanuurlaubern mit mehrtägigem Aufenthalt kontinuierlich auszuweiten und den Spreewald überregional als Wasserwanderrevier für Kanureisen zu positionieren.

