



Masterplan naturverträglicher Was- sertourismus Spree-Spreewald

Endbericht

Geschäftsführer:
Dipl.-Volksw. Andreas Lorenz
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Edgar Kreilkamp
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

Büro Berlin
Tempelhofer Ufer 23 / 24
10963 Berlin
Tel. 030.21 45 87 0
Fax 030.21 45 87 11
berlin@projectm.de

Büro Lüneburg
Vor dem Roten Tore 1
21335 Lüneburg
Tel. 04131.7 89 62 0
Fax 04131.7 89 62 29
lueneburg@projectm.de

Büro Memmingen
Allgäuer Straße 12
87700 Memmingen
Tel. 08331.9 28 64 23
Fax 08331.9 28 64 24
memmingen@projectm.de

Büro Trier
Am Wissenschaftspark 25 / 27
54296 Trier
Tel. 0651.9 78 66 0
Fax 0651.9 78 66 18
trier@projectm.de

Kontakt:
Matthias Wedepohl
Büro Berlin
Mattias.wedepohl@projectm.de

www.projectm.de



Inhaltsverzeichnis

1.	Projekthintergrund und –ziele.....	5
2.	Projektbearbeitung	7
2.1	Methodischer Ansatz und Bearbeitungsprozess	7
2.2	Räumlicher Ansatz.....	8
2.3	Integrierter inhaltlicher Ansatz	10
3.	Analyse des Wassertourismus	13
3.1	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	13
3.2	Gewässersystem	15
3.2.1	Gewässerbeschreibung und Befahrbarkeit.....	15
3.2.2	Gewässerfrequentierung und Konfliktpotenziale.....	17
3.3	Infrastruktur	20
3.4	Angebotsstruktur	27
3.4.1	Kanuanbieter und –angebote.....	27
3.4.2	Gastronomie und Unterkünfte.....	30
3.5	Marketing	32
3.5.1	Vermarktung – Information	32
3.5.2	Innenmarketing	34
3.6	Nachfrage	35
3.7	Fazit Handlungsbedarf	38



4.	Wassertouristische Potenziale.....	41
4.1	Gewässerpotenziale.....	41
4.1.1	Kanusport - Paddeln.....	41
4.1.2	Motorisierter Wassersport.....	44
4.1.3	Segel- und Surfsport.....	44
4.1.4	Rudersport.....	45
4.2	(Wasser)touristische Angebotspotenziale	45
4.3	Wettbewerbssituation.....	47
4.4	Fazit Wassertourismuspotenziale.....	48
5.	Leitbild für einen naturverträglichen Kanutourismus	50
5.1	Ziele naturverträglicher Kanutourismus	50
5.2	Entwicklungsleitlinien für einen naturverträglichen Kanutourismus	52
5.3	Kanutouristische Positionierung	54
5.4	Zielgruppen	56
5.5	Schlüsselstrategien zur Steuerung eines naturverträglichen Kanutourismus	58
5.5.1	Gezielte Information und Lenkung der Kanuten	60
5.5.2	Ausbau einer nutzergerechten kanutouristischen Infrastruktur	62
5.5.3	Optimierung der Qualität in Service und Angebotsgestaltung	64
5.5.4	Intensive Abstimmung und Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene.....	65
5.5.5	Professioneller Marktauftritt auf Grundlage der angestrebten Marktpositionierung.....	66
5.6	Strategien für die Teilgewässerbereiche	68
5.7	Räumliches Leitbild	69



5.7.1	Entwicklungsräume mit quantitativen Wachstumspotenzialen	69
5.7.2	Festlegung von Gewässerbereichen im Hinblick auf die anzustrebende kanutouristische Nutzungsintensität	71
5.7.3	Routenkonzept	73
5.8	Qualitätsstrategie Infrastruktur	74
5.8.1	Verwendung einheitlicher Bezeichnungen	74
5.8.2	Mindestqualitätsstandards Ausstattung.....	75
6.	Handlungsprogramm für einen naturverträglichen Wassertourismus im Spreewald	78
6.1	Schlüsselprojekte	78
6.1.1	Information der Kanuten.....	78
6.1.2	Kanutouristisches Leit- Beschilderungssystem	80
6.1.3	Infrastruktur	88
6.1.4	Anbieterinitiative für einen naturverträglichen Kanutourismus	94
6.1.5	Zentraler Internetauftritt Kanurevier Spreewald.....	98
6.2	Maßnahmenkatalog.....	101
6.2.1	Infrastruktur	101
6.2.2	Angebotsgestaltung.....	102
6.2.3	Innenmarketing	104
6.2.4	Information und Vermarktung	105
6.2.5	Sonstiges	107
6.3	Ausblick – weitere Vorgehensweise	108



Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Teilnehmer Steuerungsgruppe

Anlage 2: Anbieterbefragung – Auswertung

Anlage 3: Kanutourismus-Befragung im Spreewald – Erste Ergebnisse

Anlage 4: Routenkonzept – Kanutouristische Einordnung der Gewässer

Anlage 5: Leitsystem

Anlage 6: Vertiefung Kontigentierung



1. Projekthintergrund und –ziele

Wassertourismus im Allgemeinen und Kanutourismus im Besonderen ist ein seit Jahren ein dynamisch wachsender Markt mit hohen ökonomischen Potenzialen¹ gerade für strukturschwache ländliche Räume wie dem Spreewald. Im Rahmen der im Auftrag der Bundesvereinigung Kanutouristik 2005 erarbeiteten Grundlagenstudie zum Kanutourismus (siehe www.kanutouristik.de) wurde für Deutschland eine Zahl von 1.3 Mio. Kanuten ermittelt mit weiter steigender Tendenz insbesondere bei nicht im Verein organisierten Kanuten, die bereits aktuell lt. Grundlageuntersuchung mehr als 90% der kanutouristischen Nachfrage ausmachen. Die Dynamik dieses Wachstumsmarkts spiegelt sich auch in dem rasanten Ausbau des gewerblichen Kanugeschäfts v. a. der Kanuvermietung in Deutschland wider. Allein in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre hat sich lt. Grundlagenstudie die Anzahl der Kanuanbieter bundesweit etwa verdoppelt. Damit einher gegangen ist in vielen Revieren eine deutliche Zunahme der Bootsverkehre bzw. Gewässerfrequentierung und in Folge dessen auf vielen Gewässern eine Verschärfung der Konfliktpotenziale zwischen Kanutourismus, Naturschutz und anderen Interessengruppen.

Eine vergleichbare Entwicklung ist auch für den Spreewald zu beobachten, der analog des bundesweiten Trends eine stark gestiegene vor allem tagestouristische Nachfrage in den letzten Jahren zu verzeichnen hat. Auch im Spreewald haben sich die Mietbootkapazitäten in den letzten zehn Jahren etwa verdoppelt². Mit dem damit verbundenen weiteren Anstieg der Kanuverkehre auf den Fließten hat sich auch das Konfliktpotenzial verschärft. Dies betrifft vor allem die folgenden Punkte:

- Probleme mit anderen Gewässernutzern³, allen voran dem Kahnfahrttourismus durch Behinderungen auf den von Kanuten und Kähnen gleichermaßen genutzten Fließten insbesondere in den Ortslagen und angrenzenden Bereichen.
- Konflikte mit naturschutzfachlichen Interessen (Beeinträchtigung der einzigartigen Flora und Fauna dieses als UNESCO-Biosphärenreservat und NATURA 2000-Gebiet international geschützten Gebietes).
- Imageschaden als überfülltes Massen-Kanurevier („Mallorca des Paddelns“).

Vor dem Hintergrund des bundesweit weiter zu erwartenden (moderaten) Marktwachstums im Wasser- und Kanutourismus und weiterer neu entstehender Beherbergungskapazitäten im Spreewald (v. a. Tropical Islands mit etwa 10.000 geplanten Betten) steigt der Handlungsbedarf für eine Steuerung des Wassertourismus nicht nur aus naturschutzfachlicher, sondern auch aus touristi-

¹ Lt. Bootsurlauberbefragung, die 2009 in Brandenburg durchgeführt wurde, gibt jeder Kanute pro Tag durchschnittlich ca. 20 Euro aus (ohne Bootsmiete)

² Ergebnis der im Rahmen des Masterplans durchgeführten Anbieterbefragung

³ Punktuell auch Konflikte mit Forst und Fischerei



scher Sicht, denn Natur und Landschaft bilden lt. Grundlagenuntersuchung zum Kanutourismus das eindeutige Hauptmotiv für eine Kanutour Es liegt folglich im Eigeninteresse des Wassertourismus selbst, Gewässer und Natur als das Kapital für den Wassertourismus zu bewahren und damit auch die wirtschaftlichen Potenziale des Wasser-Kanutourismus für diese strukturschwache Region nachhaltig zu sichern.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Region gemeinsam⁴ dazu entschlossen, einen Masterplan naturverträglicher Wassertourismus zu erstellen und hat dafür im Herbst 2010 das Büro PROJECT M beauftragt⁵. Der Masterplan ist keine Planungsstudie im rechtlichen und ingenieurstechnischen Sinne, sondern eine konzeptionelle Grundlage für die künftige wassertouristische Ausrichtung der Region. Hauptziel des Masterplans ist es, unter Beachtung der unterschiedlichen Nutzerinteressen Strategien und Lösungsmodelle für eine nachhaltige wassertouristische Nutzung der Gewässer zu erarbeiten und dabei die einzigartige Spreewaldnatur in einem guten Erhaltungszustand zu bewahren. Eine Zukunftssicherung des Wasser-Kanutourismus im Spreewald macht eine Steuerung der weiteren Entwicklung zwingend erforderlich. Ein weiteres ungesteuertes Wachstum wie in den vergangenen Jahren dürfte zwangsläufig zu restriktiven Befahrenseinschränkungen führen, wie dies an vielen Gewässern Deutschlands bereits gängige Praxis ist. Eine solche Entwicklung kann nicht im Interesse des Wassertourismus sein, so dass dieser gefordert ist, dem durch eine stärker naturverträgliche Ausrichtung entgegen zu wirken. Hauptaufgabe des Masterplans ist es zu definieren, wie naturverträglicher Wassertourismus im Spreewald und auf der Spree konkret aussehen soll und welche Instrumente eingesetzt werden müssen, um eine höhere Naturverträglichkeit zu erreichen.

⁴ Spreewaldverein als Projektträger in Abstimmung mit Biosphärenreservat, Landkreisen, Gemeinden, Tourismusverband und Tourismusvereinen

⁵ Mit Unterstützung der Bundesvereinigung Kanutouristik Frau Anja Gretzschel und des Wasser-Bodenverbandes Oberland Calau Herrn Matthias Jank (Kartographie)

2. Projektbearbeitung

2.1 Methodischer Ansatz und Bearbeitungsprozess

Das Ziel einen naturverträglichen Wassertourismus zu entwickeln, kann nur erreicht werden, wenn hierfür eine hohe Akzeptanz bei möglichst vielen Nutzergruppen in der Region erreicht wird, d. h. der Masterplan von diesen mitgetragen wird. Der Masterplan ist vor diesem Hintergrund kein externes Fachgutachten, sondern Ergebnis eines intensiven Abstimmungsprozesses im Revier über einen Zeitraum von gut 1.5 Jahren (Beginn Oktober 2010, Fertigstellung Mai 2012). Ein Hauptaugenmerk des Masterplans lag deshalb von Anfang an in der breiten Beteiligung der relevanten Akteure im Rahmen einer fachlichen und methodisch integrierenden Moderation durch den Wassertourismusexperten Matthias Wedepohl vom Büro PROJECT M. Diese basierte auf folgenden methodischen Ansätzen:

- **Projektbegleitende Steuerungsgruppe** (Teilnehmer siehe Anlage 1): Den Mittelpunkt des Moderationsprozesses bildet die fachlich und regional interdisziplinär zusammengesetzte Steuerungsgruppe (Biosphärenreservat, Spreewaldverein, Tourismusverband, lokale Tourismusvereine, Gemeinden, Landkreise, Kanuanbieter). Aufgabe der Steuerungsgruppe war die kritische Begleitung und Unterstützung der inhaltlichen Bearbeitung. Insgesamt gab es acht Steuerungsgruppensitzungen im Bearbeitungszeitraum von Oktober 2010 bis April 2012.
- **Regionalkonferenzen**: Um einen größeren Teilnehmerkreis für das Projekt zu interessieren, wurden zum Projektauftritt im November und Dezember 2010 drei Regionalkonferenzen in Neuhausen, Lübbenau und Lübben mit einer Beteiligung von insgesamt über 120 Teilnehmern durchgeführt. Diese Regionalkonferenzen wurden zum Abschluss des Projekts erneut durchgeführt, um die Ergebnisse zu präsentieren und um ggf. noch einzelne Aspekte berücksichtigen zu können.
- **Anbieterworkshops**: In den vier touristischen Zentren Burg, Lübbenau, Lübben und Schlepzig wurden im Frühjahr und Herbst 2011 spezielle Workshops mit interessierten Anbietern durchgeführt.
- **Abstimmungsrunden mit Landkreisen und Gemeinden**: Zum Auftakt fanden in den drei Landkreisen Spree-Neiße, Oberspreewald-Lausitz sowie Dahme-Spree Abstimmungsrunden mit den verschiedenen betroffenen Amtsbereichen statt. Weitere Gespräche gab es mit den Gemeinden sowohl hinsichtlich des Handlungsbedarfs als auch zur Konkretisierung des Umsetzungsbedarfs.
- **Gesonderte Abstimmungsrunden** zu spezifischen Themenstellung mit den vor Ort betroffenen Akteuren (Erörterung der kanutouristischen Potenziale der Pretschener Spree und Verbesserung der kanutouristischen Durchgängigkeit an der Talsperre Spremberg).



Zahlreiche Einzelgespräche und Vor-Ort-Besichtigungen unterstreichen den stark prozessualen Charakter des Projekts. Insgesamt konnten auf diesem Weg umfangreiche Erkenntnisse gewonnen werden, die in weiten Teilen auch in den Masterplan einbezogen wurden. Dies gilt auch für die beiden Primärerhebungen, die im Rahmen der Masterplanbearbeitung durchgeführt wurden:

1. Befragung aller ermittelten Anbieter im Januar 2011 (siehe Anlage 2)
2. Flächendeckende Befragung von Kanuten im Zeitraum von Juni bis September 2011 (siehe Anlage 3)

Der vorliegende Masterplan ist damit das Ergebnis eines intensiven regionalen Abstimmungsprozesses basierend auf einem hohen Beteiligungsengagement vieler Akteure. Insbesondere den Teilnehmern der Steuerungsgruppe, allen voran dem Bioshärenreservat, das die regionale Federführung wahrgenommen hat, sei hierfür ausdrücklich gedankt, aber auch allen anderen Akteuren, die mit Kompetenz und Engagement dazu beigetragen haben, die konzeptionellen und planerischen Grundlagen für einen naturverträglicheren Kanutourismus zu schaffen. Der Masterplan ist damit ein konzeptioneller Meilenstein, dessen Wirkung und Nachhaltigkeit aber im hohen Maße davon abhängt, dass die darin formulierten Strategien und Maßnahmen schrittweise auch umgesetzt werden, insbesondere die definierten Schlüsselprojekte. Die Fertigstellung des Masterplans ist vor diesem Hintergrund lediglich ein Zwischenergebnis und keinesfalls als Projektabschluss zu verstehen. Im Gegenteil: der Masterplan bildet den Beginn eines aktiven Umsetzungsprozesses für einen naturverträglichen Wasser- Kanutourismus im Spreewald.

2.2 Räumlicher Ansatz

Wassertourismus im Verständnis von Wasserwandern erfordert immer einen revierumfassenden, räumlich vernetzten Betrachtungs- und Bearbeitungsansatz. Erfolg im Wassertourismus setzt voraus, regional zu denken und zu planen und dies durch lokales Handeln zu untersetzen. Das bedeutet die Verpflichtung aller Anrainergemeinden, sich aktiv in den Entwicklungsprozess mit einzubringen und auf nicht mit den Belangen des Reviers abgestimmte Einzelaktionen zu verzichten. Dieser regionale Ansatz ist der Leitgedanke des Masterplans. Der Fokus liegt dabei räumlich und inhaltlich auf dem Spreewald. Wie bereits im Titel zum Ausdruck kommt, umfasst die Gebietskulisse des Masterplans auch die angrenzenden Gewässerbereiche der Spree südlich und nördlich des Spreewalds. Dahinter steht die Überlegung, dass Wasserwandern in der Region nicht an den für



Kanuten ohnehin kaum wahrnehmbaren Grenzen des Spreewaldes endet⁶, sondern die Spree als das verbindende Glied einen fließenden Übergang zwischen verschiedenen Teilgebieten mit wassertouristischer Relevanz bildet. Insbesondere vor dem Hintergrund der teilweisen Überfrequentierung in einigen Spreewaldbereichen bietet eine großräumige Revierentwicklung die Chance, Bootsverkehre bzw. Kanuten in Gewässerbereiche zu lenken, die noch eine Zunahme des Sportbootverkehrs verkraften. Vor diesem Hintergrund umfasst der räumliche Ansatz des Masterplans folgende Teilbereiche (Karte siehe Seite 9):

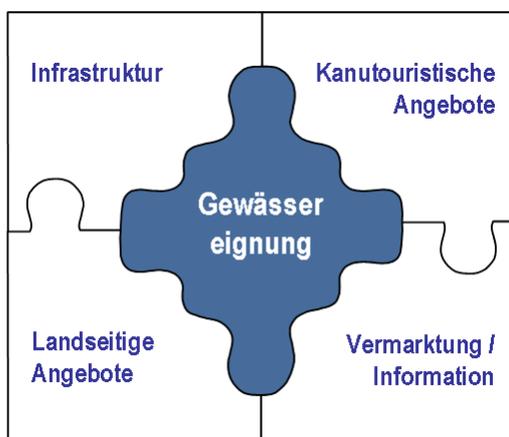
- Spree zwischen Spremberg (Landesgrenze Sachsen) über Cottbus bis nach Burg mit Anbindung Peitz über Hammergraben
- Oberspreewald zwischen Burg und Lübbenau / Lübben
- Unterspreewald zwischen Lübben und Leibsch
- Krumme Spree zwischen Märkisch Buchholz an der Dahme bis einschließlich Schwielochsee

Aufgrund des hohen Handlungsdrucks steht der Spreewald im Mittelpunkt der Überlegungen. Das bedeutet, dass Entwicklungen in den angrenzenden Spreebereichen mit den Interessen einer naturverträglichen wassertouristischen Entwicklung im Spreewald nicht nur korrespondieren, sondern diese idealerweise auch unterstützen sollten. Beispielhaft macht dies die Stadt Cottbus, indem diese in enger Abstimmung mit dem örtlichen Kanuverein die konzeptionellen, planerischen und finanziellen Grundlagen für die zur Entwicklung des Kanutourismus notwendige Infrastruktur geschaffen hat. Diese Planungen wurden in den Masterplan integriert und soweit dies erforderlich war inhaltlich (einheitliche Ausstattungsstandards) und räumlich (Peitzer und Spremberger Gewässerbereich) ergänzt.

⁶ Diese sind nur für die Grenzen des Biosphärenreservates genau festgelegt und für Paddler wenig sichtbar und relevant. Die Grenze zwischen Ober- und Unterspreewald bildet lt. Landesschiffahrtsverordnung der Zusammenfluss von Spree und Nordumfluter unterhalb Lübben

2.3 Integrierter inhaltlicher Ansatz

Wassertourismus ist wie der Tourismus insgesamt durch mehrere Handlungsfelder gekennzeichnet. Eine erfolgreiche wasser-kanutouristische Entwicklung verlangt eine integrierte Betrachtungsweise unter Berücksichtigung aller Inhalte, die den Wasser- bzw. Kanutourismus ausmachen. Wie die Grafik deutlich macht, umfasst Wassertourismus weit mehr als nur die dafür notwendige Infrastruktur, sondern beinhaltet auch eine wasser- und landseitige Angebotsgestaltung und die Vermarktung.



Erfolg im Wassertourismus kann nur im optimalen Zusammenspiel der verschiedenen Inhalte / Handlungsbereiche erreicht werden. Was nützt die beste Infrastruktur, wenn die potenziellen Nutzer nichts darüber erfahren, was nützen die schönsten Gewässer, wenn kein Boot zu deren Entdeckung zur Verfügung steht, was nützt der überzeugendste Appell für ein naturverträgliches Verhalten, wenn Paddler nicht darüber informiert werden. Diese Beispiele machen deutlich, dass eine naturverträgliche Wassertourismusentwicklung nur mit einer auch inhaltlich integrierten Herangehensweise Aussicht auf Erfolg hat. Auf dieser Grundlage werden im Masterplan alle Handlungsfelder mit folgenden inhaltlichen Schwerpunkten bearbeitet:

- Ausbau eines nutzergerechten Infrastruktursystems an Rastplätzen und Übernachtungsstandorten mit einheitlichen Mindestqualitätsstandards
- Konzeption eines einheitlichen wassertouristischen Informations- und Leitsystems
- Qualitätsverbesserung in der wassertouristischen Angebotsgestaltung
- Zielgruppenspezifisches, regional aufeinander abgestimmtes, professionelles Marketing nach innen und außen



Die Systematik bei der Erarbeitung des Masterplans basiert auf folgender inhaltlicher Vorgehensweise:

1. Analyse der gegenwärtigen wassertouristischen Situation im Revier mit dem Ziel der Herausarbeitung des Handlungsbedarfs.
2. Einschätzung der wassertouristischen Revierpotenziale differenziert nach unterschiedlichen wassertouristischen Angebotssegmenten und Teilgewässer sowie unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation (Potenzialanalyse).
3. Bestimmung der gemeinsamen Ziele und Strategien für einen naturverträglichen Wassertourismus (wassertouristisches Leitbild).
4. Definition / Erarbeitung eines Handlungsprogramms mit Schlüsselprojekten und Maßnahmen, um die Ziele für einen naturverträglichen Wassertourismus zu erreichen.

Vor dem Hintergrund des räumlichen Schwerpunkts Spreewald und dessen räumlicher Relevanz für den gesamten Betrachtungsraum bilden der Kanutourismus bzw. das Paddeln den inhaltlichen Schwerpunkt des Masterplanes⁷. Andere grundsätzlich in Betracht kommende Angebotssegmente wurden im Rahmen des Gliederungspunktes Potenzialanalyse auf ihre wassertouristische Relevanz für das Revier untersucht, allerdings ohne weitergehende vertiefende Aussagen zur weiteren Entwicklung.

⁷ Paddelboot und Kanu sind unterschiedliche Bezeichnungen für dieselbe Sache. Im Spreewald wird traditionell stärker der Begriff Paddelboot verwendet, der offizielle Oberbegriff für Kanadier und Kajaks ist aber der Begriff Kanu. Im Masterplan werden beide Begriffe verwendet.

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 Schutzgebietnetzwerk 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 Krümmen 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 Betrachtungsreich 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 konflikträchtigen 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 Sohlschwellen 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 Krümmen 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 Krümmen 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 Südmündfluter 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 Krümmen 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 Kahnfährlaute 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 Fließen 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 Fließern 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 kahnfährtouristischer 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 konfliktrichtig, 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 Spreeweher 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 Spreeweher)
- 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.

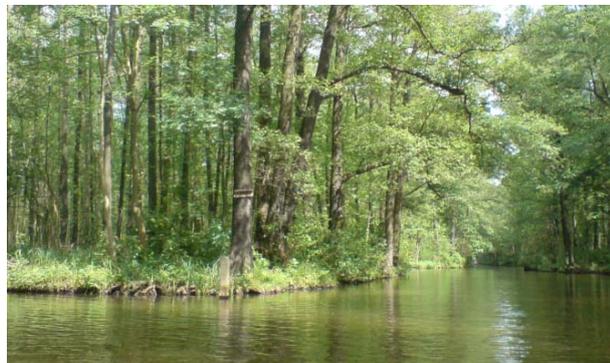
Die amtliche Beschilderung kann die Besucherlenkung nur flankieren, aber keinesfalls eine wasserseitige Beschilderung ersetzen, die es derzeit weder flächendeckend noch in einheitlicher Gestaltung gibt. Am besten ist die Situation im Unterspreewald, wo in einigen Bereichen blau-weiße Schilder mit Nennung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

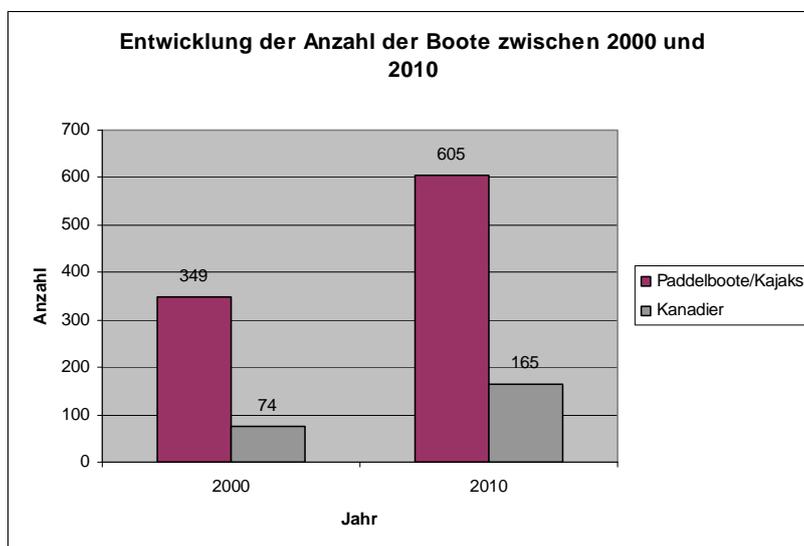
Fazit Infrastruktur: Bei der Infrastrukturausstattung im Spreewald bestehen in allen genannten Punkten noch Qualitätsdefizite. Gleichwohl ist das Qualitätsniveau nicht so schlecht, dass damit die Vermarktungsfähigkeit substanziell beeinträchtigt wäre. Festsustellen ist allerdings eine Schieflage zwischen 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 Kanureviere 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 Schieflage 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 Hauptwettbewerber 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 tagestouristischen 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 Nutzer-sicht 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

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 Befahrensverboten auch für das Wasserwandern nutzbar. In dem jetzigen Umfang führt dies aber nicht zu einer substanziellen 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 Befahrensverbote 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 Haupttrouten bereits stark eingeschränkt. Dies gilt im besonderen Maße für den Oberspreewald, in abgeschwächter Form aber auch für den Unterspreewald (weniger Hauptspreewald, 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 Krummen 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 Cottbusser 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 Schwiellochsee ist für das Kanuwandern nur als Zielpunkt im Zusammenhang mit mehrtägigen Wanderfahrten ausgehend vom Oberspreewald zu erkennen, da durch die geografische Nähe des südlichen Schwiellochsees zum Oberspreewald annähernd ein Rundtourcharakter hergestellt werden kann. Mit der Einrichtung eines Shuttleservices zwischen Schwiellochsee 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 Krumpen 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 Krumpen 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 Krumpen Spree aus Sicht des Masterplans kritisch zu bewerten.

4.1.3 Segel- und Surfsport

Auf dem Schwielochsee 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 Hauptspreetree 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 Gewässerbite als das Paddeln. Dies ist im Betrachtungsbereich des Masterplans nur auf der Hauptspreetree, dem Südumfluter und Nordumfluter gegeben. Letztgenannter kommt als Rudergewässer aufgrund der zahlreichen Wehre nicht in Frage. Aufgrund der fehlenden Gewässerbite 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 Spreewaldfließe durch den Rudersport führt nicht nur zu einem hohen Konfliktpotenzial mit dem Kahn- und Paddelbootverkehr, sondern auch mit dem Naturschutz. Gerade auf den engen Fließen 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 Fließe im Spreewald kritisch zu bewerten. Die Entwicklungspotenziale beschränken sich deshalb in erster Linie auf Wanderfahrten über Hauptspreetree 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 Krümmen 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 Marktvolumens 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 Hauptspre). 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 Krümmen 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 Krümmen 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 Krümmen 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 Kanufließgewässer 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 Wassertourismuspotenziale

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.

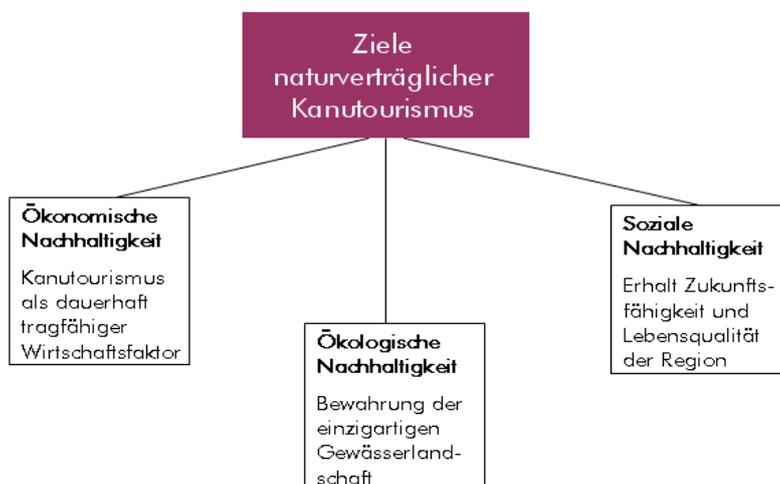


5. Leitbild für einen naturverträglichen Kanutourismus

Das Leitbild formuliert das Selbstverständnis des Reviers für einen naturverträglichen Wassertourismus und macht deutlich, welche kanutouristische Entwicklung für die Region künftig verfolgt werden soll (Ziele und Entwicklungsleitlinien) und welche Wege dafür in inhaltlicher und räumlicher Hinsicht (Strategien und räumliches Leitbild) einzuschlagen sind.

5.1 Ziele naturverträglicher Kanutourismus

Wassertourismus in der Region ist Kanutourismus. Dieser hat sich in den vergangenen Jahren zu einem touristischen Schwerpunkt als Wirtschafts- und Imagefaktor der Region entwickelt. Ziel des naturverträglichen Kanutourismus ist es, den Kanutourismus als Säule des Tourismus Angebotssegmente mit nachhaltigen ökologischen, ökonomischen und sozialen Effekten für diese strukturschwache, ländliche Region zu erhalten und zu stärken.



Das Grundkapital des Kanutourismus ist die einzigartige Gewässerlandschaft der Spree und ihrer Nebenflüsse. Nur ein natur- und umweltverträglicher Kanutourismus, der Schädigungen von Natur und Landschaft weitestgehend vermeidet, bietet dem Kanutourismus im Spreewald nachhaltige Perspektiven. Kanutourismus und Naturschutz stehen deshalb nicht grundlegend im Widerspruch, sondern der Schutz und Erhalt dieser außergewöhnlichen Gewässerpotenziale ist auch im ureigensten Interesse des Kanutourismus.

Die Förderung und Entwicklung eines naturverträglichen Kanutourismus im Revier stellt vor diesem Hintergrund ein grundsätzliches Tourismusziel der Region dar. Anbieter, Kommunen, Land-



kreise, Tourismusorganisationen und Biosphärenreservat stehen gemeinsam in der Verantwortung, aktiv dazu beizutragen den Masterplan umzusetzen und damit die Konfliktpotenziale zwischen Kanutourismus und Naturschutz spürbar zu minimieren.

Der Schlüssel für einen naturverträglichen Kanutourismus im Spreewald liegt in der Qualität. Nur mit einem qualitativ hochwertigen, sich an den Belangen des Naturschutzes und den Nutzeransprüchen orientierenden Kanutourismus ist die Zukunftssicherung des Kanutourismus im Revier möglich und lassen sich die angestrebten nachhaltigen ökologischen, ökonomischen und sozialen Ziele realisieren. Messlatte für die Qualität ist die außerordentliche Gewässerqualität mit überregionalem Alleinstellungscharakter. Im Mittelpunkt des wassertouristischen Leitbildes steht vor diesem Hintergrund das Ziel, ein auch im bundesweiten Vergleich überdurchschnittliches Qualitätsniveau bei Infra- und Angebotsstruktur sowie Besucherservice und –information zu erreichen.

Kanutourismus im Spreewald bedeutet Paddeln im Einklang mit Natur und Umwelt. Schutz und Bewahrung der außergewöhnlichen Naturlandschaft ist für die Zukunftssicherung des Kanutourismus unverzichtbar. Der Schlüssel hierfür liegt in einer hohen Qualität in der gesamten kanutouristischen Servicekette, einer gezielten Steuerung der Kanuverkehre und einem naturverträglichen Verhalten der Paddler. Kanuanbieter, Gemeinden, Tourismusorganisationen und Biosphärenreservat engagieren sich gemeinsam auf dieser Grundlage für eine naturverträgliche, qualitativ hochwertige Gestaltung des Kanutourismus, um diesen als wassertouristischen Angebotsschwerpunkt für den Spreewald langfristig zu erhalten.

5.2 Entwicklungsleitlinien für einen naturverträglichen Kanutourismus

Naturverträglicher Kanutourismus im Spreewald bedeutet:

1. **Geringe Beeinträchtigung der einzigartigen Spreewaldlandschaft:** Naturverträglicher Kanutourismus bedeutet die Verpflichtung, ökologische Prozesse und Naturkreisläufe sowie die Artenvielfalt im Revier so wenig wie möglich zu schädigen. Das Befahren von Fließeln mit sehr hohem naturschutzfachlichen Wert und fehlender Gewässereignung für das Paddeln ist zu vermeiden²². Die bereits vollzogenen Gewässersperrungen werden vom Kanutourismus als Grundlage für die Bewahrung der Natur akzeptiert. Es liegt in der regionalen Verantwortung dafür zu sorgen, dass Paddler sich im hohen Maße Natur schonend verhalten. Anbieter, Tourismusorganisationen, Gemeinden und Biosphärenreservat sind gemeinsam gehalten, die Kunden umfassend darüber zu informieren.
2. **Nachhaltige ökonomische Nutzung der kanutouristischen Potenziale:** Der Spreewald bietet eine einzigartige Gewässerlandschaft für den Kanutourismus mit deutschland- und europaweitem Alleinstellungscharakter. Dies bedeutet Chance und Verpflichtung gleichermaßen, diese Gewässerpotenziale im Verständnis nachhaltiger ökonomischer Effekte für die Region zu erhalten und konsequent zu nutzen. Vor dem Hintergrund der Einzigartigkeit der Gewässerpotenziale muss dabei zukünftig der Fokus stärker auf die Erschließung qualitativer Potenziale gelegt werden (Spreewald als Wasserwanderrevier für mehrtägigen Kanuurlaub)
3. **Regionale Betrachtung und Vernetzung:** Kanutourismus ist touristischer Angebotschwerpunkt und Imagefaktor für die gesamte Region. Anrainergemeinden, Landkreise, Tourismusorganisationen und Biosphärenreservat sind gefordert, die Entwicklung eines nachhaltigen Kanutourismus mit Blick über den eigenen „Tellerrand“ hinaus gezielt und aktiv zu unterstützen.
4. **Engagierte gewerbliche Anbieter mit hoher Qualität:** Eine besondere Verantwortung für einen naturverträglichen Kanutourismus haben die gewerblichen Anbieter. Im Interesse einer Minimierung der Konfliktpotenziale sind die Anbieter gefordert, sich unter Beachtung der Kriterien und Anforderungen des bundesweiten Qualitäts- und Umweltsiegels im Kanutourismus und der Vorschläge des Masterplans für eine hohe Naturverträglichkeit zu engagieren und auf eine naturverträgliche Verhaltensweise ihrer Kunden hinzuwirken.
5. **Hohe Verträglichkeit des Kanutourismus mit anderen Nutzergruppen:** Der Kanutourismus hat eine Verantwortung für eine verträgliche Koexistenz mit anderen Nutzergruppen. Vor allem die Belange des Kahnfahrttourismus gilt es dabei im besonderen Maße zu be-

²² Als Orientierungswerte für das Befahren sollten gelten: Gewässerbreite möglichst eine Bootslänge aber mindestens 3 Meter und eine Gewässermindesttiefe von 50 cm (bezogen durchgängig auf die Gesamtstrecke).



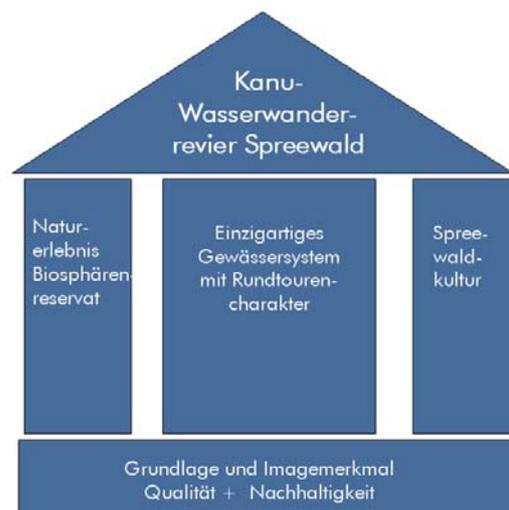
rücksichtigen und die Konfliktpotenziale mit einer intelligenten Lenkung des Kanuverkehrs zu minimieren.

6. **Kein unbegrenztes Wachstum – Qualität vor Quantität:** Der Kanutourismus stößt v. a. im Oberspreewald an seine Grenzen. Ein weiterer Zuwachs der Bootszahl ist vor allem in den zentralen Bereichen des Oberspreewalds nicht mehr naturverträglich. Dies gilt im besonderen Maße für die tagestouristische Nachfrage in der Hauptsaison. Eine Ausweitung der Zahl der Mietboote ist deshalb für den Oberspreewald abzulehnen.
7. **Gezielte Besucherlenkung – Konzentration des Kanuverkehrs:** Ein zentrales Element eines naturverträglichen Kanutourismus ist eine intelligente Besucherlenkung der kanutouristischen Hauptverkehre vorzugsweise auf Gewässer mit geringem naturschutzfachlichem Konfliktpotenzial. Die Sperrung einzelner Gewässer ist nicht grundsätzlich auszuschließen, sollte aber nur als „ultima ratio“ angewendet werden.
8. **Lokale und regionale Abstimmung im Kanutourismus:** Ein Hauptaugenmerk für einen naturverträglichen Gewässertourismus gilt der intensiven Zusammenarbeit der Kanuanbieter untereinander sowie einem organisierten, auf Konsens ausgerichteten, dauerhaften Abstimmungsprozess zwischen Kanutourismus und anderen Interessengruppen v. a. Naturschutz, Wasserwirtschaft und Kahnfahrttourismus auf lokaler und regionaler Ebene.
9. **Nutzung der Alleinstellungsmerkmale:** Vor dem Hintergrund des bundesweiten Alleinstellungscharakters muss es erklärtes Ziel sein, das Gewässerrevier als eines der führenden Kanureviere Deutschlands und Europas zu profilieren. Entscheidend hierfür ist ein regional abgestimmter Marktauftritt unabhängig von administrativen Grenzen. Unter dem Markendach des Spreewaldes ist mit einheitlichen Begrifflichkeiten und vergleichbaren Standards in Infra- und Angebotsstruktur der gesamte Raum zwischen Landesgrenze Sachsen und Schwielochsee als gemeinsames Kanu-Wasserwanderrevier zu vermarkten.
10. **Intensive Zusammenarbeit mit Land und Nachbarn:** Das Revier erfüllt eine zentrale Funktion als überregionales Aushängeschild für das Wassertourismusland Brandenburg. Dies bedeutet eine hohe Verantwortung zur Einbindung in landesweite Initiativen und in die Landesvermarktung durch die Tourismusmarketing GmbH Brandenburg (TMB) und zur Zusammenarbeit mit Nachbarinitiativen wie WISO (Wassertourismusinitiative Südost) und Lausitzer Seenland.

5.3 Kanutouristische Positionierung

Die Positionierung soll in Abgrenzung zu Wettbewerbern die Besonderheiten und den Alleinstellungscharakter des Reviers für Wassertouristen herausstellen und bildet damit die Grundlage für den Marktauftritt respektive der angestrebten Außenwahrnehmung des Reviers beim Kunden.

Die folgende Grafik veranschaulicht die anzustrebende Marktpositionierung unter dem Markendach Kanu-Wasserwanderrevier Spreewald mit den drei folgenden Positionierungsmerkmalen (Soll-Zustand):



Hauptpositionierungsmerkmale:

- einzigartiges Gewässersystem mit dem Alleinstellungsmerkmal Rundtourmöglichkeiten
- UNESCO-Biosphärenreservat Spreewald: Naturerlebnis in einem Gebiet von internationaler Bedeutung
- Besonderheit Spreewaldkultur

Übergreifend für alle Positionierungsmerkmale sollten Qualität und Nachhaltigkeit die imagebildende Grundlage für die Marktpositionierung bilden.

Kanu-Wanderrevier Spreewald

Profil: Im Außenauftritt erfolgt eine klare Positionierung als Kanurevier. Das Spreewaldrevier steht für das Paddeln / Kanuwandern von der Landesgrenze Sachsen bis zum Schwielochsee. Wie bereits in der Potenzialeinschätzung deutlich gemacht wurde, sind die nur für einzelne Gewässerbereiche relevanten wassertouristischen Angebotsbereiche nicht unter dem Revierbegriff Spreewald zu vermarkten, um die klare kanutouristische Marktpositionierung nicht „zu verwässern“.



Der Spreewald ist als Kanurevier viel mehr als nur ein tagestouristisches Ziel, sondern bietet ideale Bedingungen auch für mehrtägiges Wasserwandern mit dem Kanu, sei es für Streckenfahrten mit wechselnden Übernachtungsorten oder für Sternfahrten ausgehend von einem festen Übernachtungsstandort.

Namensgebung / Wortmarke: Für die überregionale wassertouristische Marktpositionierung bietet der Spreewald aufgrund seines starken Destinationscharakters (hoher Bekanntheitsgrad, identifizierbares Profil) die größten Vorteile, auch wenn die definierte Gebietskulisse des Reviers nicht vollständig mit dem Destinationsraum übereinstimmt. Eine Namenskombination wie Spree – Spreewald ist nicht nur hinsichtlich der Merkfähigkeit weitaus ungeeigneter, sondern auch verwirrender in der Kundenwahrnehmung, da die Spree in Kombination mit der Dahme auch für die wassertouristische Vermarktung der gesamten Wassersportregion südöstlich von Berlin verwendet wird. Die Teilgewässerbereiche Oberspreewald, Unterspreewald, Krumme Spree, Cottbusser Spree und Schwielochsee sind in der wassertouristischen Vermarktung nur zur räumlichen Konkretisierung auf einer nachgelagerten Kommunikationsebene zu verwenden.

Einzigartiger Gewässercharakter mit zahlreichen Rundtourenmöglichkeiten

Das Gewässersystem des Reviers ist in seiner Art europaweit einzigartig und steht deshalb im Mittelpunkt der Marktpositionierung. Über das Alleinstellungsmerkmal Rundtouren hinaus sind weitere Attraktivitätsfaktoren hervorzuheben:

- die kleinteilige und naturnahe Gewässerstruktur
- die Möglichkeit für längere und mehrtägige Touren
- die in weiten Teilen vorherrschende Motorbootfreiheit
- das familienfreundliche Kanurevier
- in weiten Teilen auch im Sommer ruhig und nicht überfüllt

Naturerlebnis UNESCO-Biosphärenreservat Spreewald

Die Einstufung als UNESCO-Biosphärenreservat unterstreicht die hohe Qualität und Einzigartigkeit der Spreewaldlandschaft. Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung von Natur und Landschaft als Besuchsmotiv für eine Paddeltour ist das Biosphärenreservat ein idealer Imagefaktor und entsprechend in der Vermarktung herauszustellen.

Spreewaldkultur

Der Spreewald bietet zusätzlich zu der einzigartigen Gewässer- und Naturlandschaft ein attraktives Landgangangebot in Form von hübschen Spreewalddörfern und –städtchen sowie mit dem sorbischen Brauchtum eine Besonderheit, die sonst kein weiteres Kanurevier aufzuweisen hat.



Qualität und Nachhaltigkeit

Erhalt / Bewahrung der einzigartigen Gewässerlandschaft und Natur zeichnen das Revier aus. Der Kanutourismus ist durch eine hohe Naturverträglichkeit gekennzeichnet. Qualität und Nachhaltigkeit sind imagebildende Faktoren in der Außenwahrnehmung des Reviers.

5.4 Zielgruppen

Vor dem Hintergrund der angestrebten Positionierung richtet sich die Reviervermarktung ausschließlich an Kanuten. Diese bilden allerdings keine homogene Gruppe, sondern es gibt verschiedene Teilzielgruppen mit abweichender Motivstruktur und unterschiedlichem Anforderungsprofil.

Auf Basis der Grundlagenstudie zum Kanutourismus sowie der Kanutenbefragung in Brandenburg und im Spreewald lassen sich die drei Hauptzielgruppen wie folgt beschreiben:

Kanuten	Wasserwanderer Individualpaddler	„Auch“- Kanuten	Organisierte Gruppen
Beschreibung – Typologie	Hauptmotiv Spreewaldbesuch Paddeltour, überwiegend zwischen 30 und 50 Jahre und vereinsungebunden, Hauptmotiv: Natur und Gewässerlandschaft erleben (Vereinspaddler auch sportliches Motiv), ca. 25% mit eigenem Boot, längere Tagestouren im Durchschnitt 20 km, Affinität auch für Mehrtagestouren, hohes Umweltbewusstsein, auch Vor- und Nachsaison, grundsätzliche Bereitschaft für Zusatzangebote, Kanu- Themenreisen	Paddeln ist weder Hauptmotiv noch Hauptaktivität für Spreewaldbesuch, sondern Bestandteil im Rahmen einer anderen Urlaubsform. Keine oder wenig Erfahrung mit dem Kanu, nur Leihboote, geringe Distanzen (2 bis max. 4 Stunden), keine eigenen Boote, eher geringes Qualitätsbewusstsein, nur Hauptsaison, geringere Bereitschaft für Zusatzangebote	Schülergruppen und Betriebsausflüge (altersgemischt), Gruppenerlebnis steht als Motiv im Mittelpunkt, bei Schülergruppen häufig wenig Lust am Paddeln, da Entscheidung durch Lehrer. Im Regelfall keine oder nur geringe Paddelerfahrung, eher geringe Distanzen (gilt nicht für Vereinsfahrten), zum Großteil nur Tagestourismus (Ausnahme Incentives und Vereinsfahrten) aus dem regionalen Umfeld einschließlich Berlin
Anforderungen	Naturnahes Gewässer mit möglichst geringer Bootsfrequenz und Motorbootfreiheit, insgesamt hohes Qualitätsbewusstsein für Ser-	Leichtes Streckenprofil, hohe Durchlässigkeit (keine Hindernisse), sehr gute Einweisung durch Anbieter (Paddeln, Verhalten, Orien-	Breite Gewässer zum nebeneinander Fahren und einfache Befahrbarkeit (hohe Durchlässigkeit – keine Barrieren), Betriebsausflüge auch



Kanuten	Wasserwanderer Individualpaddler	„Auch“- Kanuten	Organisierte Gruppen
	vice und Angebote, Infrastruktur (Qualität und Quantität) v. a. Einstiegsstellen (Bootseigner), Rastplätze sowie Übernachtungsmöglichkeiten (Camping-Biwak, feste Unterkünfte)	tierung), viele Anlege- und Landgangmöglichkeiten (Gastronomie)	Sonderprogramme (Catering, Teamspiele usw.), Bootstyp vor allem Kanadier, gute Betreuung vor und während der Tour durch Anbieter

Zur Erschließung von Wachstumspotenzialen und Minimierung der Konfliktpotenziale sind folgende zielgruppenspezifische Strategien zu verfolgen:

1. Auch zukünftig wird die Zielgruppe der **Individualkanuten** mit dem Hauptmotiv Paddeln die größte Nachfragegruppe im Revier darstellen. Ziel sollte es sein, vor dem Hintergrund der ermittelten Marktpotenziale stärker überregionale Nachfragepotenziale zu erschließen und damit auch den Anteil an Individualkanuten mit mehrtägigem Aufenthalt im verträglichen Umfang schrittweise zu steigern. Dies gilt für Streckenfahrten mit wechselnden Standorten ebenso wie für Sternfahrten ausgehend von einem festen Standort. Ein Hauptaugenmerk sollte dabei auf Familien gelegt werden, da wie bereits festgestellt kein anderes Revier in Deutschland derart ideale Bedingungen für diese Zielgruppe bietet.
2. Wachstumspotenziale der Zielgruppe der „**Auch-Kanuten**“ sind im starken Maße von der Gesamtnachfrage des Spreewalds als Urlaubsziel abhängig. Eine gezielte Bewerbung dieser Zielgruppe im Rahmen der Reviervermarktung ist weder notwendig noch sinnvoll. Die Strategie für diese Zielgruppe muss in erster Linie darauf abzielen, die mit dieser Zielgruppe vorhandenen Konfliktpotenziale zu minimieren. Dies gilt insbesondere für die gezielte Lenkung dieser Zielgruppe auf dafür besonders ausgewählten Streckenabschnitten.
3. Das **Gruppengeschäft** ist für viele Kanuanbieter ein wichtiger Baustein in ihrem Angebotsportfolio führt aber auf der anderen Seite aufgrund der Häufung / Anzahl der Boote in Kombination mit geringen Paddelkenntnissen häufig zu Konflikten mit anderen Kanuten, Kahnverkehr und Naturschutz. Die Strategie für diese Zielgruppe lautet deshalb eindeutig Qualität vor Quantität. Das bedeutet eine hohe Qualität in der Einweisung, ggf. die Trennung größerer Gruppen und vor allem die gezielte Lenkung über die breiteren Gewässer mit geringerem Konfliktpotenzial. Die genannten Punkte gelten vor allem für Schulklassen und Jugendgruppen sowie Betriebsausflüge. Wachstumspotenziale sind hingegen für organisierte Kanutouren mit offenen Gruppen zu erkennen (Tagestouren zu bestimmten Themen, mehrtägige Kanureisen evtl. für bestimmte Zielgruppen wie Familien)

5.5 Schlüsselstrategien zur Steuerung eines naturverträglichen Kanutourismus

Ein naturverträglicher Kanutourismus ist ohne dessen gezielte Steuerung nicht möglich. Dazu bedarf es wirkungsvoller Steuerungsinstrumente, die sowohl die Belange der Kanuanbieter und Paddler als auch die Interessen des Naturschutzes und anderer Nutzergruppen angemessen berücksichtigen. Die Frage lautet folglich nicht, ob es einer Steuerung des Kanutourismus im Spreewald bedarf, sondern wie diese aussehen kann und soll. Dazu gibt es eine breite Palette an Steuerungsinstrumenten, die bereits bundesweit praktiziert werden. Grundsätzlich kann unterschieden werden zwischen:

1. „weichen“ Steuerungsinstrumenten, d. h. Information, Überzeugung und Lenkung
2. rechtsverbindlichen Befahrensregulierungen, d. h. zeitliche Befahrensverbote für einzelne Gewässer bis hin zu kompletten Gewässersperrungen oder die Festlegung von Bootsobergrenzen für die Nutzung / Frequentierung der Gewässer

Eine deutschlandweite Modelllösung kann es vor dem Hintergrund der sehr heterogenen Gewässerstrukturen nicht geben. Jedes Lösungsmodell muss sich an den jeweiligen spezifischen Revierbedingungen orientieren. Erfahrungen aus anderen Revieren sind mit Blick auf das einzigartige Gewässerprofil des Spreewalds deswegen nur bedingt übertragbar.

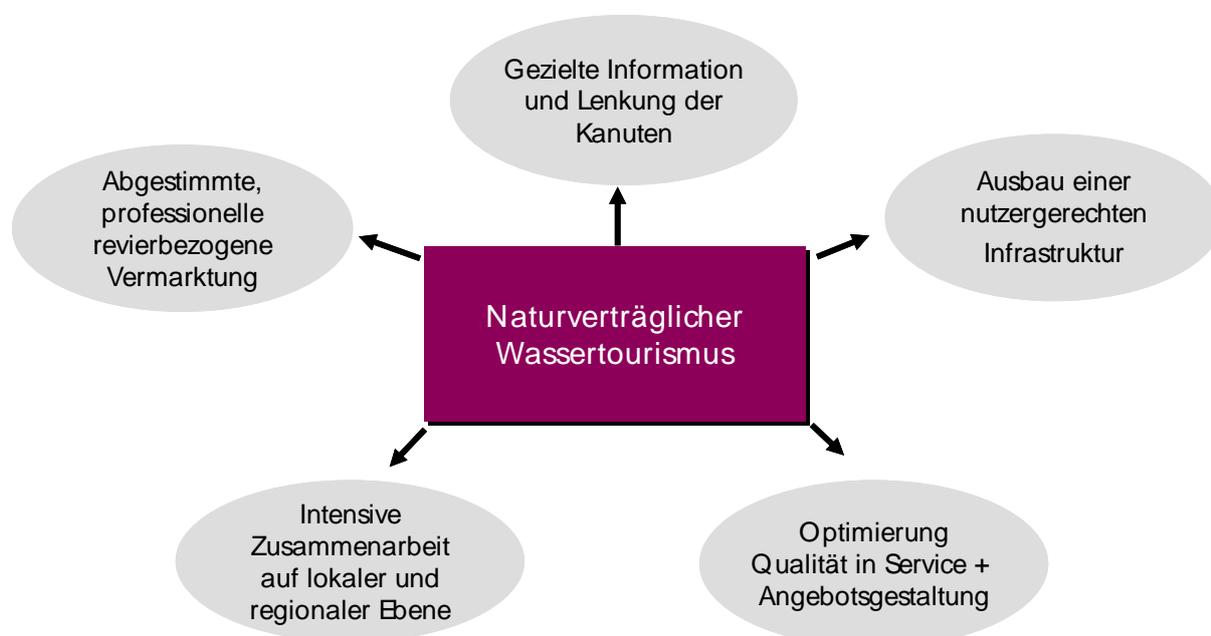
Vor dem Hintergrund einer bis dato faktisch nicht erfolgten Steuerung des Kanutourismus sollte zunächst - bevor rechtsverbindliche Regulierungen in Betracht gezogen werden – auf Freiwilligkeit und Überzeugung gesetzt werden, d. h. weichen Steuerungsinstrumenten erst einmal Priorität eingeräumt werden. Mit Blick auf das angestrebte Miteinander zwischen Kanutourismus und Naturschutz ist das Instrument der Gewässersperrung nur als ultima ratio anzuwenden. Dies schließt im Einzelfall auch künftig die Sperrung eines Fließes für den Kanuverkehr bei derzeit nicht absehbaren Gründen nicht aus, wohl aber, dass das Instrument der Gewässersperrungen in größerem Umfang über das bestehende Maß hinaus angewendet wird. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf den damit verbundenen möglichen Attraktivitätsverlust für Kanuten, sondern auch hinsichtlich der Verlagerung von Kanuverkehren auf (noch) nicht gesperrte Gewässer. Wie mehrere Beispiele in Deutschland gezeigt haben, führen vollständige Gewässersperrungen zu Verdrängungseffekten auf andere Gewässer und in Folge dessen dort zu einem höherem Nutzungsdruck und damit auch einer Verschärfung der Konfliktsituationen.

Ein seit vielen Jahren von Kritikern des Kanutourismus im Spreewald gefordertes Instrument ist die Festlegung einer Nutzungsobergrenze, d. h. eine Begrenzung der Anzahl der Kanus, die an einem Tag im Spreewald unterwegs sein darf. Unabhängig von der Problematik der Kontrolle (siehe vertiefende Untersuchung zur Kontingentierung Anlage 4) stellt sich bei einem solchen Lösungsmodell die Frage, bis zu welcher Bootszahl der Kanutourismus tatsächlich noch naturverträglich ist. Da es hierzu keine objektiven, messbaren Kriterien gibt, ist eine Einschätzung von der jeweili-

gen Interessenlage bzw. individuellen Sicht abhängig. Kanuanbieter beurteilen dies naturgemäß anders als Naturschützer. Die Festlegung einer allgemein akzeptierten Obergrenze dürfte deshalb wie auch die Erfahrungen aus anderen Revieren zeigen, schwierig sein. Erschwerend kommt hinzu, dass weder die Zahl der Mietboote noch der Fremdboote durch Kanuten mit eigenem Boot bekannt sind.

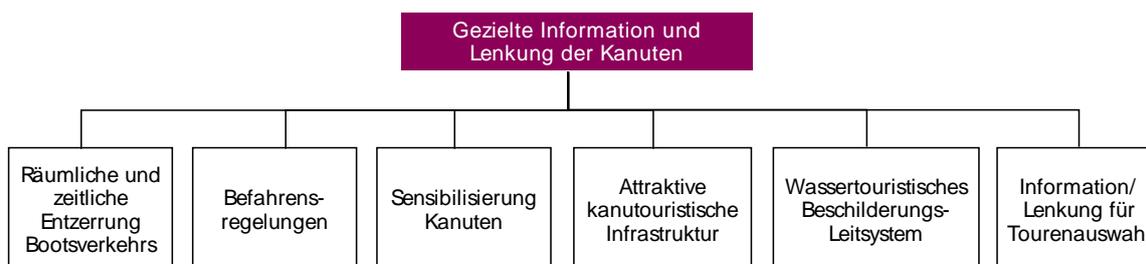
Das bedeutet aber nicht notwendigerweise, dass eine Kontingentierung grundsätzlich keine Option für den Spreewald darstellt. Wenn sich zeigen sollte, dass die weichen Steuerungsinstrumente nicht wie erwartet greifen, ist trotz der geschilderten Problematik die Festlegung von Obergrenzen einer großflächigen Sperrung von Fließten vorzuziehen. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Problematik sollte dies aber lediglich eine Option darstellen, für den Fall, dass mit den weichen Besucherlenkungsmaßnahmen nicht die gewünschten Erfolge erreicht werden konnten. Dies ist 2020 im Rahmen einer umfassenden Evaluierung des Masterplans zu prüfen.

Der strategische Hauptansatz des Masterplans lautet für den Zeitraum bis 2020 „Information und Überzeugung vor Verboten“, d. h. den weichen Steuerungsinstrumenten ist Vorrang vor rechtlichen Beschränkungen einzuräumen. Dazu sind folgende fünf Schlüsselstrategien zu verfolgen:



5.5.1 Gezielte Information und Lenkung der Kanuten

Der Lenkung der Bootsfahrer / Kanuten kommt eine Schlüsselrolle für einen naturverträglichen Tourismus im Spreewald zu. Im Verständnis einer integrierten und räumlich vernetzten Besucherlenkung setzt diese nicht erst vor Ort an den Gewässern ein, sondern beginnt bereits bei der Urlaubs- und Tourenplanung. Die Besucherlenkung muss damit neben einer revierbezogen einheitlichen Beschilderung auch die gezielte Information im Rahmen der relevanten Kommunikationsinstrumente umfassen. Eine zentrale Rolle als Instrument der Besucherlenkung kommt auch der Infrastruktur zu. Ziel sollte es sein, durch eine attraktive Infrastruktur Kanuten gezielt zu Standorten mit geringem Konfliktpotenzial zu lenken und damit sensible Gewässerbereiche und -standorte zu entlasten. Die gezielte Besucherinformation und –lenkung umfasst folgende strategische Ansätze:



1. Räumliche und zeitliche Entzerrung des Bootsverkehrs

- Insgesamt bessere Vernetzung der Teilreviere untereinander (Infrastruktur, Angebote und Vermarktung)
- Bessere Verteilung der kanutouristischen Nachfrage auf die „neuen“ Gewässerbereiche Krumme Spree und Cottbusser Spree (wichtig Durchlässigkeit herstellen und Verbesserung der kanutouristischen Attraktivität dort)
- Lenkung Kanugruppen und der „Auch“-Kanuten vorzugsweise auf weniger sensible Hauptgewässer

2. Regulierung des Kanuverkehrs durch ausgewählte Befahrensregelungen

- Ausweisung von Einbahnverkehren auf Gewässerabschnitten mit besonders hohem Konfliktpotenzial zwischen Kahn- und Kanuverkehren
- Bei derzeit nicht absehbarem Handlungsdruck ggf. Sperrung weiterer einzelner Fließe (in Abstimmung mit Kanutourismus)



3. **Sensibilisierung der Kanuten für ein naturverträgliches Verhalten**

- Gute Einweisungen durch die Anbieter zum naturverträglichen Verhalten während der Tour
- Gezielte Hinweise durch die Tourismusorganisationen und touristischen Service- und Informationsstellen
- Vermittlung von Informationen für naturverträgliches Verhalten vor Ort an den wassertouristischen Standorten

4. **Lenkung durch attraktive kanutouristische Infrastruktur**

- Ausweisung eines attraktiven Netzes von offiziellen Einstiegsstellen, Kanurastplätzen und Biwakplätzen
- Schaffung einer hohen Gewässerdurchlässigkeit speziell auf den wassertouristischen Hauptstrecken

5. **Installierung eines wassertouristischen Beschilderungs- Leitsystems**

- Einheitliches wasserseitiges Leitsystem entlang der Gewässer
- Revier-Infotafeln an allen zentralen Empfangsräumen (Häfen, Rastplätze, Einstiegsstellen usw.)
- Wasserseitig deutliche Kennzeichnung der wassertouristischen Empfangsräume
- Integration der wassertouristischen Standorte in kommunale Leitsysteme

6. **Gezielte Information / Lenkung in der Tourauswahl und -vorbereitung**

- Hinweise auf naturverträgliches Verhalten im Marktauftritt des Reviers
- Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Belange bei Tourenvorschlägen
- Hervorhebung / Bewerbung der weniger sensiblen Gewässerabschnitte / Routen
- Keine oder nachrangige Bewerbung / Kommunikation der Strecken, die nicht für den Massenverkehr gedacht sind

5.5.2 Ausbau einer nutzergerechten kanutouristischen Infrastruktur

Eine nutzergerechte Infrastruktur ist Grundlage für die Entwicklung eines naturverträglichen Kanutourismus und gleichzeitig auch ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die Kunden. Die wassertouristische Infrastruktur kann immer nur im regionalen, revierbezogenen Kontext entwickelt werden und erfordert deshalb regionales Denken und lokal abgestimmtes Handeln. In diesem Verständnis kommt der einheitlichen Verwendung von Begrifflichkeiten und damit verbundener Servicemerkmale und Qualitäten eine besonders hohe Bedeutung zu. Dies bedeutet keine Normierung der baulichen Merkmale z. B. in Form identischer Anleger / Steganlagen, wohl aber gemeinsame Mindestqualitätsstandards im Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeiten und -merkmale. Ziel muss es sein, dass der Kanute im gesamten Revier verlässlich weiß, was ihn in Verbindung mit bestimmten Begriffen am Standort erwartet. Vor diesem Hintergrund gilt es folgende strategische Ansätze bei der Infrastrukturentwicklung zu berücksichtigen:



1. Einheitliche Kennzeichnung / Bezeichnung der wassertouristische Infrastrukturanlagen

- Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten in Orientierung an die bundesweit favorisierte Regelung
- Verwendung der europaweit eingeführten PIANC- Piktogramme analog der Vorschläge der Bundesvereinigung Kanutouristik im Rahmen der Grundlagenstudie zum Kanutourismus

Allgemeine Zeichen für das Kanuwandern	
	Öffentliche Ein- und Ausstiegstelle (von Land und vom Wasser aus anzufahren)
	Öffentlicher Rastplatz (nur vom Wasser aus anzufahren)
	Campingplatz
	Jugendzeltplatz/Biwakplatz
	Öffentliche Toilette
	Unterkunft
	Gastronomie
	Vermietung
	Einkaufsmöglichkeit
	Busanbindung
	DB-Anbindung
	Umtragestelle
	Bootsslipanlage
	Schleuse
	Bootsgasse
	Wehr
	Strömung

2. Einführung verbindlicher Mindestqualitätsstandards für die Infrastruktur

- Steganlagen bzw. Ein- und Ausstiegsanlagen: Orientierung an den Empfehlungen des Deutschen Kanuverbands (23)
- Ausstattung der Anlagen: Orientierung an den bundesweiten Vorschlägen und Standortentwicklungen im Bereich Cottbus (siehe Anlage 7)

²³http://server.selltec.com/go/dkv/ws/mediabase/downloads/freizeit/gewaesser/Anlagen_fuer_Kanusportler_an_Querbauwerken.pdf



3. Hohe Durchlässigkeit an Schleusen und Wehren auf den wassertouristischen Hauptstrecken

- Nutzergerechte Ausstiegs- und Umtragesituationen an den Wehren für die touristischen Haupt- und Nebenstrecken
- Bei erforderlichem Umbau von Schleusen und Wehren Berücksichtigung der Belange von Kanuten
- Hohe ökologische Durchlässigkeit mit Kanufischpass usw.

5.5.3 Optimierung der Qualität in Service und Angebotsgestaltung

Wie auch die Grundlagenuntersuchung zum Kanutourismus in Deutschland ermittelt hat, wird die Angebots- und Servicequalität im Kanutourismus immer wichtiger. Gerade mit Blick auf die angestrebte Erschließung überregionaler Marktpotenziale ist eine qualitativ hochwertige, innovative und zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung ein wichtiger Erfolgsfaktor. Dies gilt umso mehr, als vor allem im Oberspreewald die Grenzen des quantitativen Wachstums im reinen Vermietungsgeschäft erreicht sind. Wachstums- und Wertschöpfungspotenziale können vor diesem Hintergrund im Wesentlichen nur durch mehr Qualität und Innovation in der kanutouristischen Angebots- und Produktentwicklung erreicht werden. Mehr Qualität in der Angebotsgestaltung bedeutet deshalb für das Revier und Anbieter eine höhere Nachhaltigkeit sowohl in ökonomischer als auch ökologischer Hinsicht. Dazu sind folgende strategische Ansätze zu verfolgen:



1. Qualifizierung Anbieter und touristische Servicestellen

- Hohe Qualität bei Booten und Zubehör sowie Servicequalität insbesondere im Hinblick auf Information der Kunden im Hinblick auf naturverträgliches Verhalten
- Professionalisierung und Zertifizierung Kanuanbieter auf Grundlage einheitlich definierter Qualitätsstandards
- Verbesserung der kanutouristischen Kompetenzen der Mitarbeiter in den touristischen Servicestellen (regionale Kenntnisse, kanuspezifische Kenntnisse)



2. Innovative kanutouristische Angebotsgestaltung

- Differenzierte kanutouristische Produktgestaltung für unterschiedliche Themen und Zielgruppen v. a. naturbezogene Angebote, geführte Kauwanderungen etc.
- Besondere Berücksichtigung der hohen Familieneignung in der Angebotsgestaltung
- Ausbau kanutouristischer Reisen im Revier (Übernachtung in Kombination mit mehreren Leistungsbestandteilen)
- Stärkere Berücksichtigung der Naturbildung in der Angebotsgestaltung
- Vernetzung mit landseitigen Angeboten v. a. Radfahren

3. Kanugerechte Unterkünfte

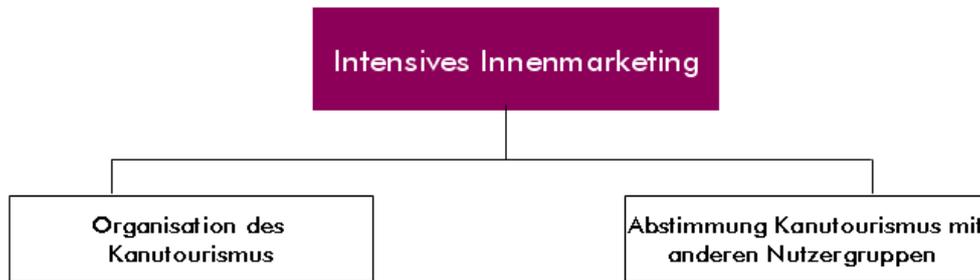
- Berücksichtigung der Belange von Kanuten auf Campingplätzen und geeigneten Hotels und Pensionen mit Gewässerlage

4. Gezielte Förderung von Anbietern mit hohem Qualitätsniveau

- Besondere Unterstützung von Kanuanbietern mit nachweisbaren Mindestqualitätsstandards von den Gebietskörperschaften und Tourismusorganisationen im Rahmen ihrer Möglichkeiten

5.5.4 Intensive Abstimmung und Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene

Ein naturverträglicher Kanutourismus muss auf einem langfristig ausgerichteten Interessenausgleich zwischen Kanutourismus und anderen Nutzungsformen basieren. Dies erfordert nicht nur ein hohes Engagement aller betroffenen Nutzergruppen im Rahmen einer kontinuierlichen Abstimmung und Zusammenarbeit, sondern auch ein grundlegendes Verständnis für die Interessen anderer Nutzergruppen respektive die Bereitschaft für Kompromisse sowohl auf lokaler Ebene als auch für das Gesamtrevier. Wichtig ist aber nicht nur die Abstimmung zwischen den verschiedenen Nutzergruppen, auch die Zusammenarbeit innerhalb des Kanutourismus sowohl zwischen den Anbietern als auch mit den Kanuvereinen ist ein wichtiges Element eines naturverträglichen Kanutourismus. Ziel sollte es sein, im Rahmen eines organisierten Abstimmungsprozesses die Interessen eines naturverträglichen Kanutourismus auf lokaler und regionaler Ebene nachhaltig zu vertreten und zu sichern. Dies bedeutet:



1. Organisation des Kanutourismus im Revier

- Aufbau regionaler Gewässerkooperation im Kanutourismus
- Zusammenarbeit der Anbieter auf lokaler Ebene in den (wasser)touristischen Zentren

2. Abstimmung zwischen Kanutourismus und anderen gewässerrelevanten Nutzergruppen

- Durchführung eines regelmäßigen Abstimmungsprozesses auf Revierebene v. a. Kooperation mit dem Biosphärenreservat
- Einbindung der Kanuanbieter in die lokalen touristischen Organisationen

5.5.5 Professioneller Marktauftritt auf Grundlage der angestrebten Marktpositionierung

Um die angestrebte überregionale Marktpositionierung als eines der führenden Wasserwanderreviere Deutschlands zu erreichen, bedarf es einer strategisch ausgerichteten Vermarktung in hoher Professionalität und Qualität. Erforderlich ist ein zentraler, regional abgestimmter Marktauftritt, der unter Berücksichtigung der vorhandenen Vermarktungsstrukturen im Spreewald und im Land Brandenburg die Revierprofilierung und eine revierumfassende, zielgruppenspezifische Information der Kanuten zum Ziel hat. Dies beinhaltet:





1. Zentraler Marktauftritt als Kanurevier

- Integration in den Marktauftritt der Destinationsmarke Spreewald
- Zentrale Informationsplattform für das gesamte Revier
- Regelmäßige Abstimmung / Vernetzung der wassertouristischen Vermarktung zwischen lokalen Tourismusorganisationen und Tourismusverband

2. Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten bei den Gewässerbezeichnungen

- In der Außenkommunikation konsequente Verwendung der offiziellen Gewässerbezeichnungen

3. Integration in das Landesmarketing

- Mitarbeit im landesweiten Netzwerk „Aktiv in der Natur“ und der landesweiten Qualitätsinitiativen (Service Q)
- Einbindung in die wassertouristischen Vermarktungsaktivitäten der TMB

4. Regelmäßige Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen

- Einbindung / Mitarbeit in die Wassertourismusinitiative Süd-Ost
- Abstimmung mit Lausitzer Seenland (v. a. Cottbusser Spree und Talsperre Spremberg)

5.6 Strategien für die Teilgewässerbereiche

Vor dem Hintergrund der abweichenden Ausgangssituationen in den einzelnen Teilbereichen ergeben sich unterschiedliche strategische Ansätze für die weitere kanutouristische Entwicklung.

Teilreviere	Entwicklungsstrategien
Cottbusser Spree	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau einer nutzergerechten wasserseitigen Infrastruktur zur Entwicklung des Kanutourismus zwischen Landesgrenze Sachsen und Oberspreewald • Schaffung einer problemlosen Durchlässigkeit mit dem Oberspreewald von Spremberg und Peitz bis Burg (ggf. weitere Entwicklung der Spree flussaufwärts bis zum Bärwalder See / Sachsen) • Einheitliche Verwendung des Begriffs Cottbusser Spree für diesen Gewässerbereich in der Kommunikation
Oberspreewald	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der hohen Konfliktpotenziale durch gezielte Steuerung • Fokus auf qualitativem Wachstum (Infra- Angebotsstruktur, Besucherlenkung), keine weitere Zunahme der tagestouristischen Gewässerfrequentierung
Unterspreewald	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenztes quantitatives Wachstum nur unter Berücksichtigung einer Natur schonenden Besucherlenkung • Fokus auf qualitativem Wachstum
Krumme Spree	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkere kanutouristische Vernetzung mit Unterspreewald und Oberer Spree (Beeskower Bereich, Dahme) • Innovative Lösungen zur verträglichen Nutzung durch motorisierten Wassertourismus und Paddeltourismus
Schwielochsee	<ul style="list-style-type: none"> • Kanutouristische Vernetzung mit Spreewald und Oberer Spree

5.7 Räumliches Leitbild

Die inhaltlichen Aussagen des Leitbilds müssen sich in einem räumlichen Leitbild niederschlagen. Die definierten Entwicklungsleitlinien und Strategien werden dazu auf das Gewässersystem übertragen. Kern des räumlichen Leitbilds bilden die folgenden Punkte:

1. Festlegung von Gewässerbereichen mit quantitativen Wachstumspotenzialen
2. Kategorisierung größerer zusammenhängender Gebiete / Flächen im Hinblick auf deren kanutouristische Frequentierung
3. Routenkonzept mit Klassifizierung einzelner Gewässer hinsichtlich ihrer angestrebten kanutouristischen Nutzung

5.7.1 Entwicklungsräume mit quantitativen Wachstumspotenzialen

In den im Folgenden genannten Abschnitten sind aufgrund des vergleichsweise geringen Konfliktpotenzials mit Naturschutz und anderen Nutzergruppen noch größere quantitative Wachstumspotenziale zu erkennen:

Die Hauptspre zwischen Lübben und Schlepzig: Die Spree ermöglicht in diesem Bereich aufgrund ihrer Breite und der für Tagestouren geeigneten Streckenlänge eine weitere Zunahme des Kanuverkehrs mit besonderer Eignung für Gruppen, für die das Naturerlebnis nicht so stark im Vordergrund steht. Hinzu kommt eine hohe touristische Attraktivität der beiden Verbindungspunkte Lübben und Schlepzig. Zur Aufwertung bzw. Attraktivitätssteigerung der Strecke für Individualpaddler versprechen die Einrichtung eines Personen-Shuttleservice sowie kombinierter Kanu-Radangebote Wachstumspotenziale.

Dahme Umflutkanal - Spree von Leibsch bis Neuendorfer See - Krumme Spree: Beide Gewässer versprechen aufgrund ihrer Gewässerstruktur und Anbindung an den Spreewald, nach Beeskow / Schwielochsee und Prieros / Dahme Gewässer noch Wachstumspotenziale. Wie bereits im Gliederungspunkt Potenziale deutlich gemacht wurde, sind die Wachstumspotenziale aber abhängig davon, ob sich dort der motorisierte Bootstourismus in einem noch kanuverträglichen Umfang entwickelt. Entwicklungspotenziale im begrenzten Umfang bietet auch die Pretschener Spree im Bereich zwischen Pretschen und Anschluss an die Krumme Spree. Die Strecke bietet durch die gewässerseitige Anbindung des touristischen Anziehungspunktes Pretschen in Kombination mit dem Naturerlebnis eine hohe kanutouristische Attraktivität. Eine genaue Einschätzung der Potenziale ist aber erst möglich, wenn im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung klar wird, welche Infrastruktur- und Gewässermaßnahmen zu welchen Kosten für eine vermarktungsfähige Befahrbarkeit erforderlich sind.



Spree und Burg-Lübbener-Kanal zwischen Lübbenau und Lübben: Fast der gesamte Gewässerbereich wird bislang nur im Rahmen von Mehrtagesfahrten als notwendige Verbindung vom Ober- in den Unterspreewald kanutouristisch nachgefragt. Die Gründe hierfür liegen in dem im Vergleich zu den Kernbereichen im Ober- und Unterspreewald weniger attraktiven Landschaftserlebnis (einseitige Eindeichung der Hauptsprees) und der etwas monotonen geradlinigen Gewässerstruktur sowie bislang fehlender Rastmöglichkeiten. Auf der anderen Seite ist dieser Gewässerbereich aufgrund der Gewässerbereite und der geringen Kurvendichte besonders für das Paddeln in Gruppen und für Anfänger geeignet. Die verschiedenen Verbindungsstrecken zwischen Spree und Burg-Lübbener-Kanal ermöglichen darüber hinaus mehrere Rundtouren. Hinzu kommen die hohe touristische Attraktivität der beiden Städte und die Bahnverbindung, die kanutouristisch bei Einwegfahrten genutzt werden kann. Eine stärkere kanutouristische Nutzung dieses Bereiches ist vor diesem Hintergrund möglich und mit Blick auf das geringe naturschutzfachliche Konfliktpotenzial auch sinnvoll – auch wenn realistischerweise keine Frequentierung wie zwischen Lübbenau und Burg erwartet werden kann. Um diesen Streckenabschnitt aufzuwerten, sind eine naturnahere Ausgestaltung und damit eine Aufwertung des landschaftlichen Erlebniswertes anzustreben. Der Flussabschnitt sollte mehr landschaftliche Qualität und mehr Raum mit der Zurückverlegung des Deiches gewinnen und durch gezielte Anpflanzungen sollten mehr Schattenbereiche auf dem Fließ gewonnen und die Mäandrierung gefördert werden.

Spree und Hammergraben zwischen Neuhausen / Cottbus / Peitz und Burg: Der gesamte Gewässerbereich von der Talsperre flussabwärts bietet für das Paddeln eine attraktive naturnahe Gewässerstruktur mit einem im Vergleich zum Oberspreewald deutlich geringeren naturschutzfachlichen Konfliktpotenzial. Die Vernetzung mit dem Oberspreewald und der Rundtourcharakter in Kombination Spree und Hammergraben sind weitere Attraktivitätsfaktoren. Mit der infrastrukturellen Erschließung der Gewässer (für Cottbuser Stadtgebiet konkret bis 2013 in der Umsetzung) wird sich die Vermarktungsfähigkeit stark verbessern. Ein spürbarer Anstieg der kanutouristischen Nachfrage im gesamten Gewässerbereich ist vor diesem Hintergrund realistisch auch wenn klar sein muss, dass eine Frequentierung wie im Oberspreewald nicht erreicht werden kann.

Spree Landesgrenze bis Talsperre Spremberg: Die kanutouristischen Wachstumspotenziale in diesem Bereich sind entscheidend davon abhängig, ob eine nutzergerechte Passierbarkeit / Querung des Talsperrendamms hergestellt werden kann. Ohne eine Vernetzung mit dem unterhalb der Talsperre liegenden Spreebereich sind für den Streckenabschnitt Spree zwischen Spremberg und Talsperre als Solitär wenn überhaupt nur Wachstumspotenziale in einem sehr geringen Umfang zu erkennen. Ob und in welchem Umfang kanutouristische Entwicklungspotenziale im Zusammenspiel mit der Spree auf sächsischem Gebiet möglich sind, lässt sich nur in einer vertiefenden Untersuchung beantworten. Aufgrund naturschutzrechtlicher Befahrensverbote auf Teilstrecken sind dort allerdings größere Wachstumspotenziale eher unwahrscheinlich.

5.7.2 Festlegung von Gewässerbereichen im Hinblick auf die anzustrebende kanutouristische Nutzungsintensität

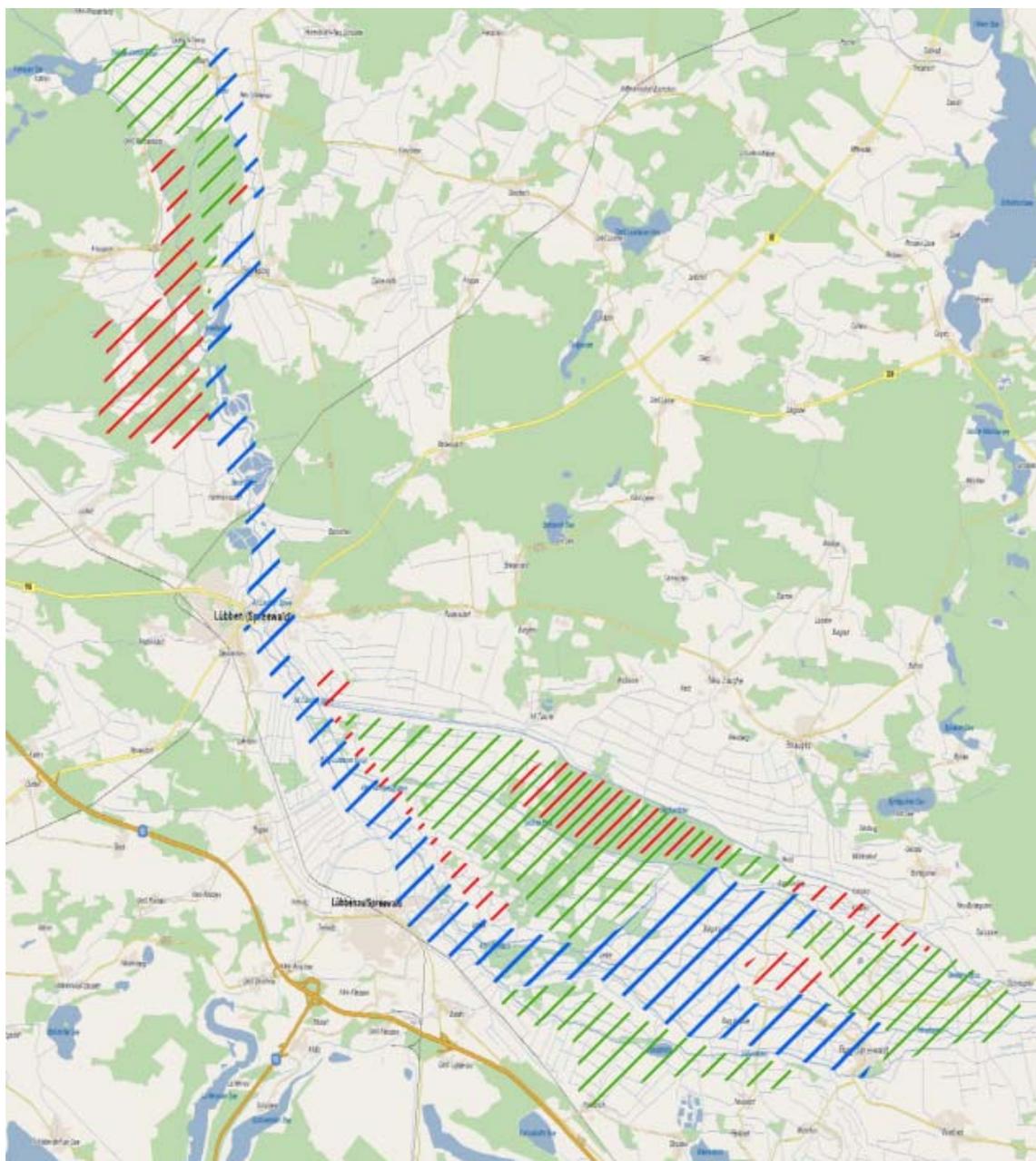
Naturverträglicher Kanutourismus bedeutet, dass die kanutouristischen Hauptverkehre gezielt auf Schwerpunkträume konzentriert und damit andere Gewässerbereiche entlastet bzw. geschont werden. Eine möglichst gleichmäßige Verteilung der kanutouristischen Nachfrage auf alle Gewässer zur Entlastung der besonders stark frequentierten Gewässer ist lediglich ein theoretisches Modell. Weder korrespondiert dieser Ansatz mit den Kundenerwartungen, noch wäre dies aus naturschutzfachlicher Sicht überhaupt wünschenswert. Selbst wenn es gelänge, den Bootsverkehr auf den stark frequentierten Gewässern etwas zu verringern wären damit keine substanziellen Entlastungseffekte für die Flora und Fauna dort verbunden. Auf der anderen Seite hätte dies aber eine deutlich höhere Belastung für zahlreiche Gewässer zur Folge, auf deren sich die Bootsfrequentierung bislang noch auf einem naturverträglichen Niveau bewegt hat.

Als konzeptionelle Grundlage für eine naturverträgliche Konzentration und Lenkung des Kanuverkehrs müssen Bereiche festgelegt werden, in denen der Kanutourismus schwerpunktmäßig stattfinden soll (kanutouristische Schwerpunkträume) und Bereiche, die kanutouristisch weniger bis gar nicht frequentiert werden sollen (Ruheräume, Schutzräume).

1. **Kanutouristische Schwerpunkträume:** hohe kanutouristische Frequentierung
 - Konzentrationsraum v. a. für Kanuten mit geringem Distanzverhalten
 - Hohe Dichte an landseitigen Attraktionen, Nähe zu touristischen Zentren
 - Hohe Durchgängigkeit und Infrastrukturqualität – einfaches Befahren
 - Im Fokus der Vermarktung
2. **Kanutouristische Ruheräume:** mittlere kanutouristische Frequentierung
 - Weniger für Kurztouren sondern für längere Tagestouren geeignet
 - Landschafts- und Ruherlebnis steht im Vordergrund
 - Befahrung möglich, aber weniger komfortabel bzw. geringerer Infrastrukturqualität
3. **Kanutouristische Schutzräume:** geringe bis keine kanutouristische Frequentierung
 - Naturschutzbelange haben eindeutig Vorrang
 - Befahrensverbote oder fehlende Infrastruktur und schlechte Durchgängigkeit – schwierige Bedingungen zum Befahren schaffen bzw. belassen

- Keine Bewerbung / Vermarktung

Eine genaue räumliche Abgrenzung der unterschiedlichen Gewässerbereiche ohne Überlappungen ist nicht möglich, da auch in den Räumen mit hohen Schutzansprüchen einzelne Gewässer aus kanutouristischer Sicht unverzichtbar sind. Die Einteilung in Gewässerbereiche ist vor allem als Orientierungsrahmen für die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung sowie die Vermarktung zu verstehen. So sollte beispielsweise für weite Teile der Neuen Spree und der Kleinen Spree zwischen Burg Dorf und Burg Kauper weder Infrastruktur geschaffen werden noch eine Bewerbung stattfinden. Dies schließt nicht aus, dass beide Gewässer vereinzelt von Paddlern genutzt werden, eine nennenswerte Frequentierung wird aber so vermieden.





5.7.3 Routenkonzept

Grundlage und Schlüssel für eine naturverträgliche und mit den Belangen des Kahnverkehrs korrespondierende Lenkung des Kanuverkehrs bildet die konkrete Einstufung der einzelnen Gewässer im Hinblick auf deren kanutouristische Nutzungsintensität. Dazu werden die Gewässer in vier Klassifizierungen Hauptrouuten, Nebenrouuten, Verbindungsrouuten und Sonstige Rouuten eingeteilt:

Hauptrouuten	Nebenrouuten	Verbindungsrouuten	Sonstige Rouuten
<ul style="list-style-type: none"> • Hauptachsen zwischen Orten, in der Regel kürzeste Verbindung mit hoher touristischer Attraktivität • Ausgerichtet für die Hauptverkehre (Gruppen, Anfänger, Familien) • Sehr gute und einfache Befahrbarkeit (Gewässerbreite und wenig Umtragen) • Möglichst geringe Konfliktpotenziale mit Natur und Kahntourismus • Hohe Landgangattraktivität, Einbindung Orte und Gastronomie • Durchgängige Ausschilderung 	<ul style="list-style-type: none"> • Nebenverbindung zwischen Orten und zur Herstellung regionaler Rundtouren • Schwerpunkt liegt weniger auf guter Befahrbarkeit und Landgangmöglichkeiten, sondern auf Paddel- und Naturerlebnis • Im Vergleich zu den Hauptrouuten in der Regel längere Strecke, dadurch auch geringere Verkehre • Zielgruppe vor allem Wasserwanderer • Durchgängige Ausschilderung 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von Startpunkten (Anbieter, Einstiegstellen) • Anbindung Gastgewerbe • Notwendige Querverbindungen zwischen Haupt- Nebenrouuten für lokale oder regionale Rundtouren 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle sonstigen Gewässer ohne rechtliche Befahrenseinschränkungen, deren Befahrung entweder aufgrund geringer touristischer Attraktivität oder hoher naturschutzfachlicher Sensibilität nicht gefördert werden soll • Keine offensive Vermarktung und keine Zielausschilderung (nur Fließnamen) • Kein hoher Anspruch an Durchlässigkeit - Befahrbarkeit

Die Hauptrouten, Nebenrouten und Verbindungsrouten formen zusammen das Routenkonzept für den Kanutourismus und bilden damit das Gerüst für die Lenkung der Kanuverkehre. Ziel muss es sein, den Großteil des Kanuverkehrs auf diese Gewässerstrecken zu konzentrieren. Alle dort nicht eingeordneten Gewässer sind in die Gruppe der sonstigen Routen einzuordnen. Dies bedeutet ausdrücklich nicht, dass dort kein Kanuverkehr stattfinden darf bzw. diese Gewässer für den Kanuverkehr gesperrt werden sollen. Der strategische Ansatz liegt vielmehr darin, diese Gewässer nicht durch Verbote, sondern durch eine intelligente Lenkung (keine Beschilderung, weniger prominente Darstellung in den Karten, keine Einbindung in Tourenvorschläge) vor einem intensiven Bootsverkehr zu bewahren bzw. zu schützen, um so weitere Gewässersperrungen zu vermeiden. Im Ergebnis verschiedener Abstimmungsrunden wurde folgende Gewässerklassifizierung festgelegt (Karten mit Routenkennzeichnungen und tabellarische Auflistung der einzelnen Fließe Anlage 6)

5.8 Qualitätsstrategie Infrastruktur

5.8.1 Verwendung einheitlicher Bezeichnungen

Der hohe Qualitätsanspruch muss seinen Ausdruck in einer sehr guten Infrastrukturausstattung mit einheitlichen Mindeststandards für das gesamte Revier finden. Dazu gehört auch die Verwendung einheitlicher Bezeichnungen für die Infrastrukturanlagen. Gerade mit Blick auf den überregionalen Vermarktungsanspruch sollten im Spreewald die bundesweit favorisierten Bezeichnungen verwendet werden (siehe Praxisleitfaden zum Wassertourismus unter www.bmwi.de). Dies sind:

1. **Ein- und Ausstiegsstelle:** öffentlich zugänglicher Standort für Kanuten, die für eine Tour mit eigenem Boot einen Gewässereinstieg benötigen
2. **Kanurastplatz:** öffentlich zugänglicher Standort mit Rast- Pausenfunktion nur für Kanuten
3. **Biwakplatz :** kurzzeitiger Übernachtungsstandort für Kanuten mit dem Zelt

Der bislang im Spreewald verwendete Begriff Wasserwanderrastplatz sollte damit künftig nicht weiter verwendet werden, da lt. bundesweiter Definition ein Wasserwanderrastplatz sich primär an motorisierte Wasserwanderer ausrichtet und damit keine spezielle Ausrichtung auf Kanuten aufweist. Zum anderen hat der Begriff wie im Analyseteil bereits dargestellt wurde v.a. im Bereich Burg zu Konflikten zwischen WWR-Betreibern und Kanuten geführt. Dieses Problem lässt sich nur durch begriffliche Trennung Kanurastplatz und Biwakplatz lösen. Der Begriff Wasserwanderrastplatz sollte deshalb künftig nur für Dahme/Krumme Spree und Schwielochsee verwendet werden, da dort das Wasserwandern auch mit motorisierten Booten möglich ist. Grundsätzlich kann ein Standort mehrere Funktionen aufweisen, sofern die genannten Qualitätskriterien erfüllt werden. Wünschenswert aber nicht zwingend notwendig ist vor allem eine Doppelfunktion Biwakplatz und Kanurastplatz.

5.8.2 Mindestqualitätsstandards Ausstattung

Die im Folgenden vorgeschlagenen Ausstattungsmerkmale sind **Grundvoraussetzung für deren offizielle Ausweisung und Kommunikation** im Rahmen der kanutouristischen Vermarktung. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Betreuung kommunal, vereinlich oder privat organisiert ist. Entscheidend ist, dass die Anlagen allen Kanuten zugänglich sind. Da bestimmte Merkmale wie die Infotafeln derzeit noch nicht entwickelt sind, ist eine Ausweisung der Standorte vorerst auch ohne Erfüllung dieser Kriterien möglich, eine spätere Nachrüstung aber zwingend.

1. Öffentliche Ein- und Ausstiegsstellen



Um „wildes“ Einsetzen von Booten in landschaftlich sensiblen Bereichen zu verhindern bedarf es eines Netzes an offiziellen Ein- und Ausstiegsstellen, an denen Kanuten, die mit eigenen Booten anreisen, ihre Boote einsetzen können. Entsprechende Ein- Ausstiegsstellen sind in allen Anrainerorten mit wassertouristischer Bedeutung als Start- und Zielpunkt auszuweisen. Den Schwerpunkt bilden Orte mit guter Verkehrsanbindung (Pkw und Bahn) im Randbereich des Spreewalds (v. a. Oberspreewald). Zur Ausweisung als öffentliche Ein- Ausstiegsstelle sind folgende Pflichtmerkmale zu berücksichtigen:

- Sicherstellung einer regelmäßigen Betreuung – klare Verantwortlichkeiten
- Gewährleistung der öffentlichen Zugänglichkeit (auch bei privat betriebenen Standorten)
- Verträgliches Entgelt für Individualkanuten. In Kombination mit Parkplatz nicht mehr als fünf Euro (Gruppen externer Anbieter nach individueller Absprache). Bei Vereinsfahrten sollte bei mehreren Booten eine Obergrenze von 20 Euro nicht überschritten werden
- Nutzergerechte Einstiegssituation (Steganlage, Kanutreppe oder Rampe)
- Trennung von Kahnabfahrtstellen zur Vermeidung von Gefahrensituationen
- Landseitige Erreichbarkeit mit Pkw und Hänger
- Parkplatz am Standort oder in fußläufiger Entfernung
- Landseitige Ausschilderung zur Auffindbarkeit
- Wasserseitige Ausschilderung / Kennzeichnung und Revier-Informationstafel (derzeit noch nicht erfüllbar, da Infotafeln entwickelt werden müssen)
- WC am oder nahe Standort (nicht notwendigerweise öffentliche Toilette, auch Gaststättennutzung möglich, ggf. auch entgeltpflichtig)
- Abfallbehälter



2. Öffentliche Kanurastplätze



Ein Kanurastplatz ist wie der Begriff bereits suggeriert ein Rast- bzw. Pausenstandort für Kanuten für eine Kurzzeitnutzung. Um Konfliktpotenziale mit Naturschutz zu vermeiden und die Investitionen möglichst gering zu halten, sind Rastplätze vorzugsweise an bereits touristisch genutzten Standorten in den örtlichen Siedlungsbereichen (Kahnhäfen, Kanuvereine, Gastronomie) oder außerhalb von Ortschaften an Standorten mit ständiger touristischer Nutzung (z. B. durch Gastronomie) auszuweisen. Die Errichtung von Kanurastplätzen in der Natur beispielsweise an Schleusen ist nicht grundsätzlich auszuschließen. Dies setzt aber voraus, dass zum einen der Standort naturschutzfachlich unbedenklich ist und zum anderen eine verlässliche Betreuung (beispielsweise durch Anbieter oder Kommunen) sichergestellt werden kann. Ziel sollte es sein, in allen Orten möglichst in zentraler Lage einen Kanurastplatz auszuweisen. Ein Kanurastplatz kann zusätzlich auch die Funktion einer Einstiegstelle oder eines Biwakplatzes ausfüllen (abhängig von den Standortbedingungen und lokalen Anforderungen). Rastpunkte an Radwegen mit wasserseitiger Erschließung können auch von Kanuten mit genutzt werden. Sofern sie als öffentlicher Kanurastplatz ausgewiesen und beworben werden, müssen sie aber die im Folgenden genannten Kriterien erfüllen:

- Sicherstellung einer regelmäßigen Betreuung (kommunal oder auch privat durch Campingplatz, Verein, Gaststätte)
- Unentgeltliche öffentliche Zugänglichkeit für Individualkanuten (bei Gruppen von Anbietern Kostenbeteiligung möglich)
- Kanugerechte Anlegesituation (Steganlage, Kanutreppe oder Rampe)
- Wasserseitige Ausschilderung / Kennzeichnung
- Revier-Infotafel
- WC am Standort oder in fußläufiger Entfernung (ggf. entgeltpflichtig)
- Kein Verzehrzwang wenn Betreuung im Zusammenhang mit Gastronomie (erfahrungsgemäß wird diese auch von vielen Kanuten genutzt, so dass damit auch wirtschaftlicher Nutzen für Betreiber entsteht)
- Ausgewiesener Rastbereich möglichst mit Sitzgarnitur (Tisch und Bänke)
- Kleinere Abfallbehälter
- Bei nicht ausreichender Wasserfläche für das Parken der Boote ausreichend landseitige Abstellfläche bereitstellen

3. Biwakplatz



Im Brandenburger Wassersportentwicklungsplan (WEP 3) wird erstmals der Biwakplatz als einfach ausgestatteter Standort für eine kurzzeitige Übernachtung bei Nutzung der mitgeführten Wanderausrüstung aufgeführt. Biwakplätze sind eine sinnvolle Ergänzung zu Campingplätzen, die sich vor allem an Kanuten mit längerem Urlaubsaufenthalt an einem Standort richten. Vor allem mit Blick auf die angestrebte stärkere Profilierung des Spreewalds als Wasserwanderrevier für mehrtägige Streckentouren sind Biwakplätze ein Qualitätsmerkmal und deren Ausweisung deshalb grundsätzlich zu begrüßen (standortabhängig, konkrete Einzelfallprüfung notwendig). Dies gilt insbesondere für Gewässerbereiche ohne Campingplatz²⁴. Ein Biwakplatz kann als Solitär, aber auch im Zusammenhang mit anderen (touristischen) Nutzungen betrieben werden (z. B. abgegrenzter Bereich eines Campingplatzes, Gaststätte oder auch Vereinsgelände). Entscheidend für die Kennzeichnung als Biwakplatz ist, dass die Belange von Kanuten besonders berücksichtigt werden (siehe Kriterien). Insgesamt muss ein Biwakplatz folgende Merkmale aufweisen:

- Direkte Gewässerlage
- Zuverlässige Betreuung (gegen Entgelt)– geregelte Öffnungszeiten
- Kanugerechte Anlegesituation
- Sanitäranlagen (Toilette am Standort oder in fußläufiger Entfernung, Dusche wünschenswert)
- Wasserseitige Ausschilderung und Kennzeichnung
- Abgegrenzte, speziell für Kanuten ausgewiesene und reservierte Fläche zum Zelten in direkter Gewässernähe
- Ablagefläche für die Boote am Zeltbereich oder ggf. am Ufer ohne zusätzliche Kosten
- Informationen zum Revier (Infotafel, Infomaterial)
- Trockenmöglichkeit für Kleidung und Ausrüstung (wünschenswert)



Kanurastplatz und Biwakplatz Spreewaldhof Leipe (derzeit WWR)

²⁴ Kanurastplätze sind eine Ergänzung zu den Campingplätzen, sollten aber keine Konkurrenzeinrichtungen sein

6. Handlungsprogramm für einen naturverträglichen Wassertourismus im Spreewald

6.1 Schlüsselprojekte

Um die im Masterplan gesetzten Ziele und Strategien erreichen zu können, besteht in allen zentralen Handlungsfeldern (Infrastruktur, Angebotsgestaltung, Marketing) ein umfassender Handlungsbedarf mit unterschiedlichen Umsetzungsprioritäten. Im Mittelpunkt des Handlungsprogramms stehen die im Folgenden aufgeführten fünf Schlüsselprojekte, deren Umsetzung für den Erfolg des Masterplans essentiell ist und die deshalb im Folgenden ausführlicher beschrieben werden:

- Information der Kanuten hinsichtlich naturverträglichen Verhaltens
- Kanutouristisches Leit- Beschilderungssystem
- Qualifizierungsinitiative Infrastruktur
- Anbieterinitiative für einen naturverträglichen Kanutourismus
- Zentraler Internetauftritt als Kanurevier

6.1.1 Information der Kanuten

Wie die Kanutenbefragung²⁵ gezeigt hat, ist es für den angestrebten naturverträglichen Kanutourismus von zentraler Bedeutung, die Kanuten umfassend darüber zu informieren, wie sie sich im Spreewald naturverträglich verhalten sollen. Dazu ist es nicht nur erforderlich, dass die Verhaltensregelungen über verschiedene Ebenen, sondern auch konsequent einheitlich kommuniziert werden. Da bislang für den Spreewald noch keine einheitlichen Verhaltensregelungen definiert wurden, bedeutet dies in der Konsequenz, dass diese zunächst als Grundlage zur allgemeingültigen Verwendung durch Dritte festgelegt werden müssen. Es werden folgende Verhaltensregelungen vorgeschlagen:

²⁵ 56% der Befragten kennen keine Richtlinien für das Befahren der Fließe. Bei den Anfängern liegt der Anteil sogar bei 73%, bei Mietkunden ebenfalls noch überdurchschnittlich bei 62%



Paddeln im Spreewald - Ihr Beitrag zur Bewahrung der Spreewaldnatur

1. Genießen Sie die Stille auf den Fließeln – vermeiden Sie Lärm, so haben Sie und andere die Chance, Tiere zu beobachten.
2. Verlassen Sie Ihr Boot nur an den offiziellen Kanurast- oder Biwakplätzen, Schleusen oder befestigten Ausstiegen und bitte nicht in der freien Natur.
3. Das Übernachten in Zelten ist nur auf Campingplätzen und Biwakplätzen erlaubt (Zeichen einfügen).
4. Für das Einsetzen von Booten nutzen Sie die dafür ausgewiesenen Einstiegsstellen.
5. Das Grillen oder das Entzünden eines Feuers ist nur auf dafür zugelassenen Plätzen gestattet.
6. Die Uferzonen der Fließe und Seen mit Schilfgürteln und Wasserpflanzen sind "Wohnstuben" von Fischen und Wasservögeln. Bitte stören Sie dort nicht und halten ausreichend Abstand.
7. Bitte reißen Sie keine Wasserpflanzen oder Ufervegetation ab – auch die Paddler nach Ihnen wollen sich daran erfreuen.
8. Der Spreewald braucht seine Nachtruhe. Das Paddeln ist nur bis eine Stunde nach Sonnenuntergang gestattet.
9. Einige Fließe führen durch besonders empfindliche Lebensräume und dürfen deshalb nicht befahren werden. Bitte respektieren Sie die Sperrungen (Zeichen einfügen).
10. Die Gewässersohle ist ein sensibler Lebensraum für Muscheln. Vermeiden Sie deshalb die Grundberührung mit Boot oder Paddel. Fahren Sie nur auf Fließeln mit ausreichendem Wasserstand.
11. Um unnötigen Wasserabfluss zu vermeiden, nutzen Sie an Schleusen mit entsprechender Ausstattung besser die Bootsrollen oder Umtragestellen.
12. Gewähren Sie Kähnen stets die Vorfahrt, denn diese sind weniger wendig als Paddelboote.
13. Fahren Sie möglichst in Fahrriichtung immer rechts.
14. Bitte nehmen Sie Ihren Abfall wieder mit nach Hause.

**Herzlichen Dank für Ihre Mithilfe beim Schützen und Bewahren
dieser einzigartigen Natur!**

Die Verhaltensregelungen könnten durch die Verwendung eines gezeichneten Sympathieträgers (Maskottchen) wie der Spreewaldgurke als Paddler hinsichtlich der Wahrnehmung aufgewertet werden.

Um möglichst alle Kanuten zu erreichen, bedarf es des Mitwirkens vieler Akteure, allen voran der Kanuanbieter. Das beinhaltet:

- Eine vernünftige Einweisung durch die Anbieter vor Beginn der Tour
- Professioneller Flyer mit den Verhaltensregelungen verteilt durch Tourismusinformationen, Anbieter, Gastgewerbe
- Die Abbildung der Verhaltensregelungen auf dem Kartenmaterial, das den Kanuten durch die Anbieter mitgegeben wird
- Aufkleber mit den Verhaltensregelungen auf den Mietbooten (möglichst alle Boote die an Dritte vergeben werden also auch die nicht gewerblichen Boote von Pensionen oder Privatvermietern)
- Prominente Internetdarstellung als eigener Menüpunkt auf der ersten Ebene bei den Anbietern und auf den Tourismuseiten des Tourismusverbandes und lokalen Tourismuseiten.
- Informierte Mitarbeiter bei den Tourismusinformationen und relevanten Leistungsträgern
- Die deutliche Kommunikation der Verhaltensregelungen auf den wassertouristischen Infotafeln

6.1.2 Kanutouristisches Leit- Beschilderungssystem

Das kanutouristische Leit- Beschilderungssystem bildet den Kern der Besucherlenkung auf Basis eines integrierten Konzepts mit verschiedenen, sich ergänzenden Modulen. Dies sind:

- Befahrensregelungen mit amtlicher Beschilderung
- Kanutouristisches Informations- und Leitsystem
- Kanutouristische Infotafeln
- Wasserseitige Kennzeichnung der kanutouristischen Anlagen

1. Befahrensregelungen und amtliche Beschilderung

Eine vollständige Absperrung der für Kanuverkehr gesperrten Gewässer ist weder aus praktischen Gründen möglich noch aus optischen Gesichtspunkten wünschenswert. Wichtig ist deshalb eine klare, eindeutige und verständliche Beschilderung, die allen Kanuten deutlich macht, dass das Befahren dieses Gewässers verboten ist.

Der Großteil der Reviergewässer ist Landesgewässer und unterliegt damit der amtlichen Beschilderung. Anders als im motorisierten Bootstourismus ist die Kenntnis amtlicher Schifffahrtszeichen bei Kanuten erfahrungsgemäß wenig bis häufig gar nicht ausgeprägt. Insbesondere das üblicherweise auf Wasserstraßen und auch in weiten Teilen des Spreewalds verwendete rot-weiß-rot ge-



streifte Verbotsschilder „Einfahrt / Durchfahrt verboten“²⁶ ist nicht selbsterklärend und deshalb für viele Paddler nicht klar verständlich. Weitaus eindeutiger ist das amtliche Schifffahrtszeichen mit dem durchgestrichenen Begriff Sport, das auch im Spreewald in den letzten Jahren zunehmend verwendet wird. Das Schild bietet zudem den Vorteil, dass das Verbot nur für Kanuten gilt, das Gewässer aber vom Kahnverkehr befahren werden darf.

Um die häufig unbeabsichtigte Befahrung für Kanus gesperrter Gewässer aus Unkenntnis zu vermeiden, sollte im Rahmen der notwendigen Ersatzmaßnahmen deshalb verstärkt dieses Zeichen zum Einsatz kommen, insbesondere an Strecken mit hoher kanutouristischen Frequentierung.

Als erfolgreiches Instrument der Besucherlenkung hat sich an neuralgischen Punkten mit hohem Konfliktpotenzial (Lehde) zwischen Kahn- und Kanuverkehren eine zeitlich begrenzte Einbahnregelung mit entsprechender Ausschilderung bewährt. Vor dem Hintergrund der guten Erfahrungen in Lehde wird eine Einbahnregelung für folgende Fließbereiche vorgeschlagen:

- **Hechtgraben zwischen Hauptspreewald und Lehder Graben:** Befahrung zwischen 11.00 und 15.00 Uhr nur in Richtung Lehde. Damit soll das hohe Konfliktpotenzial mit dem Kanuverkehr in den Hauptzeiten des Kahnverkehrs entschärft werden. Kanuten die von Lehde nach Lübbenau paddeln wollen, werden über den Lehder Graben gelenkt.
- **Nahkegraben in Burg Kauper:** Befahrung nur in Nord-Südrichtung von der Kleinen Spree zum Stillen Fließ (zeitlich unbefristet). Damit sollen die Bedingungen für den Kahnverkehr auf diesem schmalen Fließ verbessert werden.

2. Wasserseitige Beschilderung

Die wasserseitige Beschilderung enthält zwei Elemente, die **Zielwegweisung** mit Ausschilderung der Orte und Entfernungsangabe, die den Kern der Besucherlenkung bildet und die namentliche **Kennzeichnung der Fließe**. Weitere grundsätzlich vorstellbare Elemente wie wasserseitige Ortsbegrüßungsschilder werden nicht befürwortet, um den Eingriff in Landschaft und Ortsbilder zu minimieren (Vermeidung eines Schilderwaldes).

Zielwegweisung

Diese bildet den Kern der Besucherlenkung auf dem Wasser und soll erreichen, dass:

- sensible Gewässer von Kanuten wenig bis gar nicht befahren werden
- Kanuten eine revierumfassende Orientierung erhalten
- Der Konfliktpotenzial mit dem Kahnfahrtourismus minimiert wird

²⁶ Zusätzlich stellt dieses Zeichen bei Einrichtungsverkehr die Gegenrichtung zu



Regionaler Ansatz: Die Zielwegweisung umfasst den gesamten Raum Spree Landesgrenze Sachsen bis zum Schwielochsee (ggf. auch weiter flussaufwärts auf sächsischem Territorium).

Konzeptioneller Ansatz: Grundlage für die Beschilderung bildet das Routenkonzept. Durch einen kombinierten Ansatz mit der Ausschilderung des Haupt-, Neben- und Verbindungsrouuten einerseits und dem gezielten Weglassen einer Beschilderung der sonstigen Fließe soll der Kanuverkehr gezielt gelenkt werden. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass die Paddler, die das Revier gar nicht oder nicht gut kennen in ihrer großen Mehrheit nur die ausgeschilderten Strecken befahren. Damit werden zum einen Fließe mit hohem naturschutzfachlichen Wert vom Kanuverkehr entlastet. Zum anderen wird damit auf besonders konfliktträchtigen Strecken eine Entzerrung zwischen Kahnverkehr und Paddelverkehr erreicht (Vermeidung / Reduzierung von Begegnungsverkehren). Für die folgenden Verbindungsstrecken soll durch eine entsprechende Beschilderung der Hauptverkehr wie folgt gelenkt werden:

- Der Richtungsverkehr von Burg Dorf nach Burg Kauper sollte vorrangig über den Ostgraben erfolgen. In umgekehrter Richtung von Burg Kauper nach Burg Dorf über Große Wildbahn. Damit soll der vergleichsweise schmale Ostgraben vom Kanuverkehr entlastet werden (v. a. im Hinblick auf Begegnungsverkehr)
- Der Richtungsverkehr aus Lübbenau nach Lehde wird über Spree und Hechtgraben geleitet, in umgekehrter Richtung von Lehde nach Lübbenau vorrangig über Lehder Graben (oder als längere Alternative Südumfluter). Damit sollen die Konfliktpotenziale mit dem Kahnverkehr auf dem Spreeabschnitt von Lübbenau bis Hechtgraben minimiert werden.
- Richtungsverkehr aus Leipe nach Lübbenau über Spree, Uska Luke und Südumfluter (Reduzierung Konfliktpotenziale mit Kahnverkehr auf dem Spreeabschnitt von Uska Luke bis Lübbenau).
- Von Lehde nach Leipe über Lehder Fließ / Quodda) oder alternativ Lehder Graben mit Weiterfahrt über Eschenfließ. In umgekehrter Richtung von Leipe nach Lehde über Spree und Hechtgraben.

Standorte und Beschilderung: Die Maxime lautet so wenig Schilder wie möglich, nur so viel wie unbedingt nötig. Um die gewünschte Lenkung des Kanuverkehrs erreichen zu können, ist eine Zielausschilderung an allen Haupt-, Neben- und Verbindungsstrecken aber unverzichtbar. Mit einer punktuellen Ausschilderung nur entlang der Hauptstrecken bzw. Hauptverbindungswegen zwischen den Orten lässt sich die angestrebte Konzentration des Kanuverkehrs auf bestimmte Strecken und damit die Entlastung anderer Strecken nicht erreichen, da die Paddler sich aufgrund des Rundtourcharakters der Touren nicht an der Ausschilderung orientieren würden (können).

Um die Beschilderung auf das notwendige Mindestmaß zu reduzieren werden folgende Ansätze verfolgt:

- Ausgeschildert werden nur Orte und keine touristischen Einrichtungen / Anlagen. Eine Ausnahme davon bilden lediglich Wotschofska und Eiche, die aufgrund ihrer wichtigen Orientierungs- und Zielpunktfunktion für den Kanuverkehr ebenfalls ausgeschildert werden müssen. Die Bezeichnung der Zielorte erfolgt in deutscher Sprache. Eine zweisprachige Ausschilderung mit sorbischen Namen ist grundsätzlich vorstellbar, vorausgesetzt die Lesbarkeit der Schilder wird gewährleistet.
- Entsprechend dem jeweiligen Richtungsverkehr sollte im Regelfall nur der nächstgelegene Zielort ausgeschildert werden. Erst wenn dieser erreicht ist, setzt die Ausschilderung für den dann folgenden Zielort ein. Im Ausnahmefall kann davon abgewichen werden, wenn an einem wegweisenden Kreuzungspunkt eine zentrale Richtungsentscheidung auch für ein entfernter liegendes Ziel getroffen werden muss.
- Für Streckenabschnitte, auf denen noch keine klare Ausrichtung auf nur ein Richtungsziel möglich ist, werden richtungsbezogen die jeweils nächstgelegenen Zielpunkte ausgeschildert. Die Ziele werden gemeinsam bis zur Weggabelung ausgeschildert, an der sich die Strecken bzw. der Richtungsverkehr teilt. Die gilt auch für die Gemeinde Burg. Für den Fall, dass noch keine Konkretisierung als Ortsteil möglich ist, wird zunächst nur der Ortsname Burg als Oberbegriff für Burg Kauper Waldschlösschen, Burg Dorf und Burg Leineweber verwendet. Erst wenn ein Abzweig zu einem Ortsteil erreicht wird, ist dieser auch in der Beschilderung konkret zu benennen.
- Die Ausschilderung erfolgt an den Kreuzungspunkten in Form eines Pfostens mit Zielschildern, die in die jeweilige Richtung zeigen (analog Radwegeausschilderung). Die Verwendung von Tabellenwegweisern, wie sie ansonsten für die wasserseitige Beschilderung der Gewässer in Brandenburg vorgeschlagen wird, ist aufgrund der kleinteiligen Gewässerstruktur für den Spreewald weder notwendig noch wegen der Landschaftsbeeinträchtigung durch Tabellenwegweiser sinnvoll. Ein Anbringen der Schilder an Bäumen ist wie die Vergangenheit gezeigt hat nicht praktikabel, da immer wieder Bäume krankheitsbedingt gefällt werden müssen. Die Zielorte werden zusätzlich mit einer Entfernungsangabe versehen. Eine Ergänzung mit Gewässernamen ist im Regelfall nicht notwendig, da alle Fließe mit ihren Gewässernamen in separater Form gekennzeichnet werden. Nur im Ausnahmefall sollte das Gewässer mit angegeben werden, wenn an einem Kreuzungspunkt ein Ziel über zwei Strecken ausgeschildert wird und diese Zusatzinformation eine wichtige Hilfestellung ist (Beispiel die beiden Parallelstrecken von Lübbenau nach Lübben über Spree und Burg-Lübbener-Kanal / Nordumfluter).



- Um einen „Schilderwald“ an den Kreuzungspunkten zu vermeiden, sollten je Kreuzungspunkt möglichst nicht mehr als ein Pfosten an einem möglichst von allen Seiten gut sichtbaren Standort aufgestellt werden. Durch die geringe Geschwindigkeit und Gewässergröße ist eine gesonderte Zielwegweisung für jeden Richtungsverkehr nicht notwendig. Dies gilt für alle T-Kreuzungen mit drei Richtungsverkehren. Bei Kreuzungspunkten mit Verkehr aus vier Richtungen kann es im Einzelfall notwendig sein, auch zwei Pfosten aufzustellen. Bei T-Kreuzungen ist das Schild für das abzweigende Gewässer beidseitig zu nutzen, damit das abzweigende Ziel auch von beiden Richtungsverkehren aus zu erkennen ist. Das Zielschild für das abzweigende Gewässer ist höhenversetzt anzubringen, damit die Zielangaben auf der Hauptstrecke nicht verdeckt werden.

Auf dieser Grundlage ergeben sich 140 Standorte. Davon entfallen 110 auf den Oberspreewald, 23 auf den Unterspreewald und 7 auf den Bereich der Cottbuser Spree.

Gestaltung: Hauptanspruch an die Gestaltung ist eine gute Wahrnehmbarkeit für die Paddler, da ansonsten das Hauptanliegen der Besucherlenkung nicht erreicht würde. Wenn dies gewährleistet bleibt, ist auch eine zweisprachige sorbisch-wendische Ausschilderung vorstellbar. Auf der anderen Seite ist darauf zu achten, dass das Landschaftsbild so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Darüber hinaus gilt zu berücksichtigen, dass sich die Farbgestaltung an der geplanten landesweiten wasserseitigen Beschilderung orientiert (derzeit liegt hierfür ein Vorschlag vor, endgültiger Beschluss erfolgt vermutlich 2012). Es kann davon ausgegangen werden, dass als Grundfarbe blau mit weißer Schrift gewählt wird. Diese Farbkombination wird bereits in weiten Teilen des Unterspreewalds angewendet und hat sich dort bewährt. Dies gilt auch für das Kunststoffmaterial, das im hohen Maße witterungsbeständig ist, einen Holzcharakter aufweist und zudem sehr kostengünstig ist.

Nummerierung: Zur besseren Orientierung gerade bei Notfällen wird eine Nummerierung aller Standorte vorgeschlagen. So ist es bei Rettungseinsätzen möglich, schnell den Standort zu identifizieren. Die Nummerierung kann entweder als Aufkleber oder als kleines Schild am Pfosten unterhalb der Zielwegweiser angebracht werden.

Kosten / Finanzierung: Für die Finanzierung der Beschilderung ist eine Förderung durch GAA-Mittel oder Leader anzustreben. Die Unterhaltungskosten obliegen den jeweiligen Gemeinden.

Beschilderung der Fließe

Anders als bei der Zielwegweisung ist die Beschilderung der Fließe an allen befahrbaren Fließen anzuwenden, um so zu gewährleisten, dass Paddler überall im Spreewald wissen, auf welchem Fließ sie sich gerade befinden, also auch auf den sog. sonstigen Gewässern. Die Beschilderung der Fließe hat damit aus kanutouristischer Sicht eine ergänzende Funktion zur Zielwegauschilderung. Vor diesem Hintergrund ist bei der Gestaltung der Schilder der Schwerpunkt stärker als bei der

Zielwegebeschilderung auf eine sehr hohe Anpassung an das landschaftliche Umfeld zu legen. Favorisiert werden sollte deshalb die Grundfarbe grün mit roter oder weißer Schrift.

Die Fließbezeichnung erfolgt für alle Gewässer unter Verwendung der offiziellen Gewässernamen aus der Landesschiffahrtsverordnung. Um den sorbischen Charakter des Spreewaldes widerzuspiegeln, sollen zusätzlich auch die sorbisch-wendischen Bezeichnungen verwendet werden. Die Schilder sind am Beginn und Ende jedes Fließes aus landschaftsgestalterischen Gesichtspunkten möglichst unter Nutzung dort vorhandener Bäume (ansonsten mit Pfosten) oder ggf. auch an Wasserbauwerken anzubringen, außerdem nach wichtigen Kreuzungspunkten sowie nach einer Änderung der sorbischen Bezeichnung.

3. Infotafeln

Kanutouristische Infotafeln sind mittlerweile bundesweit an vielen Kanugewässern eingeführt und gehören damit auch aus Nutzersicht zum erwarteten Qualitätsstandard. Sie sind auch vor diesem Hintergrund Pflichtbestandteil aller offiziellen Kanurastplätze, Ein- und Ausstiegsstellen sowie Biwakplätze im Spreewald (siehe Gliederungspunkt 5.8.2).

Die Infotafeln erfüllen vor allem für die Information und Orientierung der Kanuten eine wichtige Funktion. Sie sollen den Paddlern zur räumlichen Orientierung einen Überblick über das Gewässersystem ermöglichen und alle relevanten touristischen Informationen zum Standort und direktem Umfeld vermitteln. Ziel ist es außerdem zu erreichen, dass Kanuten durch Informationen zur Flora und Fauna für die Natur interessiert und sensibilisiert werden und auf ein naturverträgliches Verhalten hingewiesen werden.

Wichtig für die Identitätsbildung als Revier ist eine einheitliche Gestaltung der Infotafeln (Module, Karte, Schriftbild usw. aber nicht notwendigerweise der Rahmen). Vorbildcharakter in Punkto Gestaltung haben die Radtourismustafeln im Bereich der Gemeinde Burg.



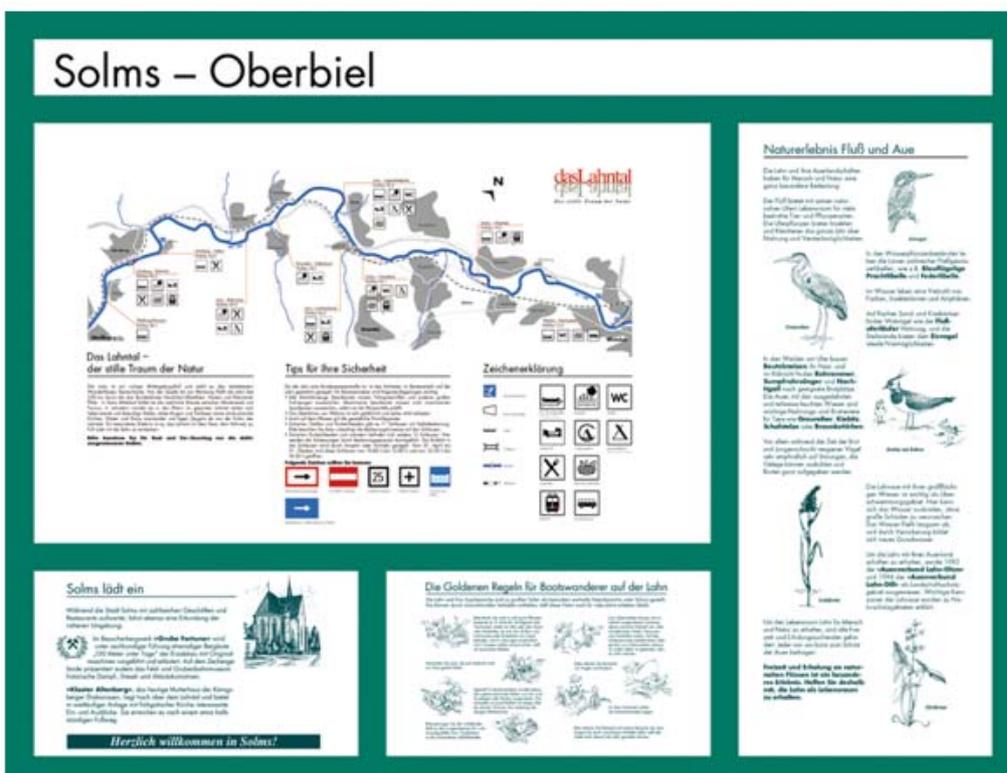


Die wassertouristischen Infotafeln sind mindestens für den gesamten Gewässerbereich von der sächsischen Landesgrenze bis nach Leibsch einheitlich zu gestalten. Für den Bereich Krumme Spree und Schwielochsee ist aufgrund des abweichenden Nutzerprofils und der parallelen Zugehörigkeit zur Wassertourismusinitiative Südost eine Lösung anzustreben, die beide Aspekte zusammenführt oder zumindest aufeinander abgestimmt ergänzt.

Die Infotafel sollte zweiseitig verwendet auf der Vorderseite folgende Module enthalten:

- Standortbezogen Wasserkarte Oberspreewald, Unterspreewald, Cottbuser Spree (Krumme Spree Abstimmung WISO)
- Karte des jeweiligen Ortes ergänzt durch touristische Informationen (Sehenswürdigkeiten, Tourismusbüro usw.)
- Informationen zum Biosphärenreservat (Ziel nachhaltige Nutzung, Schutz und Nutzung, Mensch und Natur)
- Hinweise für ein naturverträgliches Verhalten mit rechtlichen Regelungen

Vorbildlich ist das Infotafelssystem an der Lahn.





Für die Identitätsbildung als Gesamtrevier und die angestrebte bessere Vernetzung der Teilgewässerbereiche untereinander wird für die Rückseite der Tafel eine übergreifende Revierkarte vorgeschlagen (mit Krummer Spree, Schwielochsee, ggf. Spree bis Beeskow und Dahme bis Prieros).

4. Wasserseitige Kennzeichnung Kanurastplätze usw.

Bundesweit wird eine Kennzeichnung der Wassersportanlagen mit der Gelben Welle favorisiert insbesondere für Gewässer mit motorisiertem Bootsverkehr. Ziel der Gelben Welle ist es, Bootsurlaubern gerade auf größeren Gewässern mit mehreren Wassersportanlagen deutlich zu signalisieren, dass sie an diesem Standort willkommen sind. Für kleinere Fließgewässer wie im Spreewald ist eine schon von Weitem sichtbare Kennzeichnung durch ein groß dimensioniertes Gelbe-Welle-Schild nicht notwendig und relevant. Gleichwohl sollten die öffentlichen Kanurastplätze, Ein- und Ausstiegsstellen sowie Biwakplätze gerade in den häufig auch von der Wasserseite wenig überschaubaren Ortsstrukturen und Anlegesituationen für Paddler gut erkennbar sein. Die Frage ist, ob die Gelbe Welle für den Spreewald hierfür das geeignete Element ist oder ob eine eigene spreewaldspezifische Lösung angestrebt wird. Vorstellbar wäre auch eine Kombination eines spreewaldtypischen Elements wie z. B. Spreewaldkahn mit der Gelben Welle ggf. auch unter Integration der Infotafel. Wie die Lösung genau aussehen kann, ist Aufgabe des zu erarbeitenden Umsetzungskonzepts für das Leitsystem im Anschluss an den Masterplan.

Fazit Kanutouristisches Leit- Beschilderungssystem

Das Leit- und Beschilderungssystem ist der zentrale Lösungsansatz für die angestrebte Konfliktentschärfung des Kanutourismus mit Naturschutz und Kahntourismus. Vor diesem Hintergrund ist die baldige Umsetzung der Vorschläge von höchster Priorität für das Revier (wenn möglich 2013, spätestens 2014). Auch wenn die Zielwegauschilderung im Mittelpunkt der Besucherlenkung steht, erfordert die Situation eine Gesamtbetrachtung und Umsetzung aller dargestellten Module / Instrumente im Rahmen eines revierumfassenden Gesamtprojektes im direkten Anschluss an den Masterplan. Die für 2012 angestrebten Umsetzungsplanungen für ein wassertouristisches Leitsystem im Bereich der Wassertourismusinitiative Südost (WISO) erfordert diesbezüglich eine intensive Abstimmung, insbesondere im Hinblick auf den „gemeinsamen“ Gewässerbereich Krumme Spree und Schwielochsee.

6.1.3 Infrastruktur

Kanurastplätze, Ein- und Ausstiegsstellen, Biwakplätze

Als Qualitätsmerkmal für das Revier mit einer wichtigen Lenkungsfunktion kommt der Optimierung der Infrastruktur eine Schlüsselrolle für einen naturverträglichen Kanutourismus zu. Wie in der Analyse herausgearbeitet wurde, besteht diesbezüglich im gesamten Revier noch Handlungsbedarf, allerdings in unterschiedlicher Priorität. Vor diesem Hintergrund muss zwischen Infrastrukturmaßnahmen mit einer hohen Bedeutung für das Revier (Priorität 1) und Maßnahmen mit mittlerer Priorität (2) bzw. geringerer Priorität (3) differenziert werden. Die Einstufung mit Priorität 1 bedeutet, dass die Standortentwicklung aus regionaler Sicht als unbedingt notwendig angesehen wird. Bei der Bewertung mit mittlerer Priorität ist eine Standortentwicklung aus regionaler Sicht wünschenswert, allerdings nicht zwingend. Priorität 3 bedeutet die Maßnahme hat lokale Bedeutung.

Um Kosten und Flächenverbrauch möglichst gering zu halten, ist die Nutzung bzw. Qualifizierung vor Ort bereits vorhandener Anlagen / Ressourcen (Kahnhäfen, Campingplätze, Gaststätten, Vereinsgelände, Rad-Rastplätze) grundsätzlich der Entwicklung neuer Standorte vorzuziehen. Ein bislang im Spreewald noch nicht praktizierter Ansatz ist ein Public-Private-Partnerschafts-Modell, indem Gemeinden die Finanzierung der Infrastruktur übernehmen, die dauerhafte Betreuung aber durch Anbieter sichergestellt wird. Ein solches Modell ist vor allem für Standorte zu überlegen, die im Außenbereich ohne direkte Anbindung an eine touristische Einrichtung liegen (z. B. Rastplatz an einer Schleuse).

Auf Grundlage des in der Analyse ermittelten Handlungsbedarfs und der Aussagen des Routenkonzepts werden in der folgenden Tabelle Maßnahmen für die Entwicklung bzw. Qualifizierung eines regionalen Netzes an Ein- und Ausstiegsstellen, Kanurastplätzen und Biwakplätzen aufgeführt. Errichtung bedeutet die Neuentwicklung eines Standortes, Ausweisung den Ausbau bzw. die Qualifizierung vorhandener Standorte zur Erfüllung der Mindeststandards. Bei Standorten in privatem Eigentum bzw. in privater Betreuung obliegt die finanzielle Verantwortung für die Erfüllung der Qualitätsstandards dem Eigentümer / Betreiber (ausgenommen Infotafeln und wasserseitige Kennzeichnung).

Sofern bis zum jetzigen Zeitpunkt der konkrete Standort bereits geklärt werden konnte, wird dieser in Zusammenhang mit der Maßnahme benannt. Einige Maßnahmen erfordern aufgrund ungeklärter Situationen vor Ort noch eine konkrete Standortfestlegung. Dies obliegt den Gemeinden im Rahmen des weiteren Umsetzungsprozesses.



Ort	Maßnahme
Spremberg	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung Kanurastplatz und Biwakplatz im Stadtgebiet (1), evtl. Standort Kanuheim • Ausweisung Ein- und Ausstiegsstelle im Stadtgebiet (2), Qualifizierung und ggf. Verlegung auf die andere Uferseite der vorhandenen Einstiegsstelle an der Post
Talsperre Spremberg	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Kanurastplatz im Zusammenhang mit Umtragestrecke Damm (2)
Bräsinchen	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Ein- und Ausstiegsstelle an Brücke oder Pumpstation (2) • Errichtung Kanurastplatz im Zusammenhang mit Ein- Ausstiegsstelle (3), nur sinnvoll wenn kein Rastplatz am Damm realisiert werden kann
Neuhausen	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Kanurastplatz sowie Ein- und Ausstiegsstelle am Mühlenwehr (1)
Cottbus	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Einstiegsstelle und Kanurastplatz an der Kutzeburger Mühle (2) • Ausweisung Kanurastplatz, Biwakplatz sowie Ein- und Ausstiegsstelle am Bootshaus Kanuverein (1) • Errichtung Kanurastplatz Spreehafen Sandower Brücke (2) • Errichtung Einstiegsstelle und Kanurastplatz am Großen Spreewehr (1) • Errichtung Kanurastplatz in Maiberg (1), wichtig mit nutzergerechter Umtragesituation zum ca. 250 Meter nördlich liegenden Hammerstrom (dort Schaffung einer nutzergerechten Ein- Ausstiegssituation)
Peitz	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Kanurastplatz im Stadtbereich evtl. Standort Hüttenwerk (1) • Errichtung Kanurastplatz Maustmühle (1) • Errichtung Biwakplatz am Hüttenwerk oder Kanuverein (1)
Burg zwischen Peitz und Burg Dorf	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Kanurastplatz in Schmogrow evtl. im Zusammenhang mit der Gaststätte Ortseingang oder/und Fehrow (1) • Errichtung Kanurastplatz an der Spree bei Dissen im Zusammenhang mit dem von Vattenfall geplanten Aussichtspunkt Spreeauen Renaturierung (2) • Nordumfluter/Spree: Errichtung Kanurastplatz am Wehr VI oder VII (3)



Burg Dorf	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung eines zentrumsnahen Kanurastplatzes an der Spree (1), Standortklärung (sehr wichtig, da durch die entstehende Verbindung nach Peitz bzw. Cottbus der Ort Burg künftig auch Etappenziel wird) • Errichtung Ein- und Ausstiegsstelle am Südumfluter (1), evtl. Ausweisung am Campingplatz
Burg Kolonie	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung der bisherigen WWR als Kanurastplätze: Gaststätte Zur Wildbahn und bisheriger WWR Seyberth am Ostgraben, Jägerhof am Südumfluter (2) • Ausweisung Kanurastplätze an den Gaststätten Fliedermannshof und Dubkowmühle (2) • Errichtung Kanurastplatz an der Schwarzen Schleuse (3) • Ausweisung der bisherigen WWR als Biwakplätze Seyberth Ostgraben, Gaststätte Wildbahn, Jägerhof
Burg Kauper	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung Kanurastplatz am Hafen Waldschlösschen auf der Wiese gegenüber Kahnanlegestelle sowie Ein- und Ausstiegsstelle (1) • Ausweisung des bisherigen WWR Bootshaus Rehnus als Kanurastplatz und Biwakplatz (2) • Ausweisung Ramonas Wiesenföhlung als Biwakplatz (3)
Leipe	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung Kanurastplatz sowie Ein- und Ausstiegsstelle am Kahnhafen (1) • Ausweisung Kanurastplatz und Biwakplatz am bisherigen WWR Spreewaldhof (2)
Raddusch	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung Ein- und Ausstiegsstelle sowie Kanurastplatz am Kahnhafen (1) • Errichtung Kanurastplatz am Südumfluter an der Radduscher Buschmühle (2)
Boblitz	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung Kanurastplatz am Kahnhafen (2)
Neu Zauche	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung Kanurastplatz am Kahnhafen (3)
Alt Zauche	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung Kanurastplatz und Ein- und Ausstiegsstelle am Kahnhafen (1) • Ausweisung Biwakplatz (2)
Lehde	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Kanurastplatz im zentralen Ortsbereich idealerweise auf der Fläche des Landkreises neben Museum (1), aufgrund des begrenzten wasser- und landseitigen Platzangebots Kanu-Parkgerüst sinnvoll



Lübbenau	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung Kanurastplatz innenstadtnah: evtl. Standorte Bauhof oder Kahn- genossenschaft Dammstraße (1) • Errichtung Kanuein- und Ausstiegsstelle an der Kamske am Busbahnhof (1) • Ausweisung bisheriger WWR am Campingplatz als Biwakplatz und Rastplatz (2)
Lübben	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung des neuen Kanurastplatzes in Kombination als Ein- und Aus- stiegsstelle
Lehnigksberg	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung vorhandene Gaststätte als Kanurastplatz (2)
Petkamsberg	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung bisheriger WWR als Kanurastplatz, als Ein- und Ausstiegsstelle sowie Biwakplatz (1)
Schleppzig	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung bisheriger WWR am Kahnhafen als Kanurastplatz, Ein- und Aus- stiegsstelle sowie Biwakplatz (1)
Spree nach Leibsch	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung bisheriger WWR Ploch als Kanurastplatz (3)
Neulübbenau	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Kanurastplatz und Ein- und Ausstiegsstelle an Kahnabfahrtstelle (2)
Leibsch	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Kanurastplatz möglichst im Ort (1), ggf. Ausweisung (Qualifizie- rung) Rad-Rastplatz am Wehr • Errichtung Ein- und Ausstiegsstelle evtl. Kahnabfahrtstelle (1)
Großwasser- burg	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung bisheriger WWR als Kanurastplatz, Biwakplatz und Ein- Aus- stiegsstelle (1)
Krumme Spree	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung WWR an Gaststätte Spreekahn (3) • Qualifizierung der vorhandenen Wasserwanderrastplätze in Werder, Kos- senblatt, Briescht und Trebatsch für Kanuten (2), evtl. auch Ausweisung als Biwakplatz (3) • Errichtung Kanurastplatz und Einstiegsstelle in Pretschen (3)
Schwielochsee	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung WWR mit Kanuausrichtung in Goyatz (1)

Die weitere Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen ist Aufgabe der Gemeinden in Abhängigkeit vom Flächeneigentum ggf. in Zusammenarbeit mit dem privaten Eigentümer oder Betreiber. Für die Finanzierung der Steganlagen können EU-Fördermittel aus dem ländlichen Raum oder der



GA-Förderung beantragt werden. Da die Förderperiode für den ländlichen Raum 2013 ausläuft, sollte die Umsetzungsplanung und Antragstellung zügig in Angriff genommen werden. Die Infotafeln und die wasserseitige Kennzeichnung der Anlagen sind standortübergreifend in ein gesondertes Projekt Umsetzung Leitsystem zu integrieren, so dass diese Kosten nicht von den Betreibern zu tragen sind (allerdings die Pflegeaufwendungen).

Die Umbenennung/Neuausweisung der Standorte respektive die Überprüfung der Kriterien sollten durch ein Bewertungsgremium (Tourismusverband, Biosphärenreservat und jeweilige Gemeinde) bis 2013 vorgenommen werden. Alle Standorte, die nicht dazu bereit sind, sich umzubenennen bzw. die Qualitätskriterien zu erfüllen, sind künftig nicht mehr in die Vermarktungsaktivitäten der Tourismusorganisationen aufzunehmen²⁷.

Schaffung nutzergerechter Kanu-Parksituationen

Wie in der Analyse deutlich gemacht wurde, besteht an kanutouristisch besonders stark frequentierten Standorten (Gastronomie, Rastplätzen) Handlungsbedarf für mehr Transparenz bei der Anlegesituation (wo können Kanuten anlegen) und für eine Ausweitung der Liegeplatzkapazitäten. Daraus ergeben sich zwei grundlegende Maßnahmen:

- Klare Kennzeichnung der Anlegebereiche für Kanus mittels einer von der Wasserseite aus gut sichtbaren Beschilderung (Gelbe Welle o. ä.).
- Bei nicht ausreichendem wasserseitigen Parkraum Schaffung landgebundener Parkmöglichkeiten in Form eines Parkgerüsts o. ä. Wünschenswert wäre ein Revier umfassender, Spreewald typischer Ansatz wie dies an der Unteren Havel mit einem Kanuwagen verfolgt wird (siehe Fotobeispiel Kapitel 3.4.2)

Gewässerdurchlässigkeit und Gewässervernetzung

Die einfache und möglichst durchgängige Befahrbarkeit der Haupt-, Neben- und Verbindungsrouten ist ebenso wie die Ausstattung des Reviers mit Kanurastplätzen usw. ein Qualitätsmerkmal mit Lenkungsfunktion. Das bedeutet, dass an den im Routenkonzept aufgeführten Gewässern eine problemlose Passierbarkeit von Wehren und sonstigen Hindernissen wie Rohrdurchlässe hergestellt sein muss. Im Umkehrschluss heißt dies, dass an den sog. sonstigen Gewässern keine Maßnahmen für eine Optimierung der Durchgängigkeit notwendig sind, um so gezielt die Befahrenssituation für den Massenverkehr unattraktiv zu halten (Beispiel Neue Spree und Kleine Spree Abschnitte nördlich Burg Dorf).

²⁷ Wenn Kriterien zu einem späteren Zeitpunkt erfüllt werden, werden Standorte selbstverständlich wieder in die Vermarktung aufgenommen



Auch wenn sich die Situation in den vergangenen Jahren an den Wasserbauwerken deutlich verbessert hat, gibt es an einzelnen Wehren nach wie vor keine kanugerechte Situation - im schlimmsten Fall nicht einmal eine Steganlage für das Umtragen des Hindernisses. Sofern dies aus standortbedingten und wirtschaftlichen Gründen darstellbar ist, stellt ein Kanu-Fisch-Pass die Optimallösung dar, da dieser in idealerweise die Belange von Kanuten, Naturschutz und Fischerei berücksichtigt. Auch das im Oberspreewald bereits praktizierte ist eine kanutenfreundliche Lösung (siehe Fotobeispiel Gliederungspunkt 3.3). Mindeststandard ist eine beidseitige Steganlage zum Ein- und Ausstieg in Verbindung mit einer vernünftigen landseitigen Passierbarkeit mit Kanutransport. Maßnahmen sind für folgende Standorte notwendig:

- Spremberg: Überwindung Mühlenwehr (Reparatur Elektrik Bootsgasse)
- Talsperre Spremberg: Überwindung Staudamm (von zentraler Bedeutung für die Vernetzung des gesamten Spremberger Spreeverlaufs mit Cottbuser Spree und Spreewald)
- Peitz: Maustmühle und Hüttenwerk
- Schmogrow: Wehr 16 (entweder Seitenarm oder Großes Fließ)
- Burg: Wehr V und IV Großes Fließ / Nordumfluter (im Zusammenhang mit dem für 2012 geplanten Ausbau als Fischpass)
- Burg: Wehr VI und Wehr VII Nordumfluter / Spree
- Burg Verbindungskanal Wehr Einmündung Spree und Rohrdurchlass vor Einmündung Durchstichkanal
- Burg: Wehr 15 Südumfluter (idealerweise Schleuse)
- Burg: Wehr 21 an der Burger Mühle / Kahnhafen (idealerweise Schleuse aufgrund der stark befahrenen Straße, nach Fertigstellung der Gewässerverbindung von Burg nach Cottbus bzw. Peitz mindestens Zebrastreifen oder besser Fußgängerampel)
- Burg Kauper: Behelfsstau (perspektivisch Schleuse)
- Lübbenau: Verbindung Kampske zum Südumfluter möglichst deutlich vor dem Einlaufbauwerk (hohe Priorität durch geplante Kanu-Einstiegsstelle am Busbahnhof)

In Abstimmung mit den Wasser- und Bodenverbänden sind entsprechend der jeweiligen Standortbedingungen möglichst nutzerfreundliche und naturverträgliche Lösungsvarianten (ökologische Durchlässigkeit) für die aufgeführten Standorte zu entwickeln. In einigen Gewässerabschnitten im Bereich der Cottbuser Spree ist aufgrund von Sohlschwellen die Befahrbarkeit v. a. bei Niedrigwasser eingeschränkt. Dies betrifft Abschnitt bei Bräsinchen und Teile der Strecke zwischen Neuhausen und Cottbus. Hier ist der Einsatz von Sohlegleitern zu prüfen, wie dies bereits erfolgreich im Bereich der Spreeauenrenaturierung nördlich von Cottbus umgesetzt wurde. In Peitz ist unter der Brücke eine Beräumung der Steine durchzuführen. Im Bereich Burg Dorf ist durch geeignete Gewässerbaumaßnahmen der Anschluss der Spreewald-Therme für Kanuten und Kähne herzustellen.



6.1.4 Anbieterinitiative für einen naturverträglichen Kanutourismus

Der zentrale Lösungsansatz des Masterplans für einen naturverträglichen Tourismus basiert wie im Leitbild definiert zunächst auf Freiwilligkeit und Überzeugung und nicht auf rechtlichen Befahrensverboten bzw. Rechtsverordnungen. Um für die Zukunft Gewässersperrungen und / oder die ansonsten drohende Kontingentierung zu vermeiden, sind die Anbieter gefordert, sich aktiv für einen naturverträglichen Kanutourismus zu engagieren. Dies sollte sich in drei Schwerpunktmaßnahmen manifestieren:

1. Partnerinitiative Biosphärenreservat mit freiwilliger Vereinbarung für einen naturverträglichen Tourismus
2. Interessengemeinschaft Spreewaldkanuten
3. Anbieterqualifizierung und -zertifizierung

Partnerinitiative Biosphärenreservat Spreewald für einen naturverträglichen Kanutourismus

In Anlehnung an positive Erfahrungen mit Partnerschaftsmodellen zwischen Naturschutz und Tourismuswirtschaft wie z. B. im Müritz-Nationalpark wird für den Spreewald eine Partnerinitiative mit spezieller kanutouristischer Ausrichtung vorgeschlagen. Durch die Initiative soll nach innen (regionale Tourismuswirtschaft, Politik) und außen (Kunden) deutlich gemacht werden, dass ein naturverträglicher Kanutourismus im Einklang mit den Zielen des Biosphärenreservats steht und eine Kooperation zwischen Kanuanbietern und dem Biosphärenreservat im beiderseitigen und regionalen Interesse ist. Unternehmen aus dem Kanutourismus (Vermieter und Betreiber Rast- und Biwakplätze), die der Partnerinitiative beitreten, werden vom Biosphärenreservat in ihren Aktivitäten für einen naturverträglichen Kanutourismus unterstützt. Dies findet seinen Ausdruck in der Verwendung des Markensiegels „UNESCO Biosphärenreservat Spreewald“ im Marktauftritt der Partnerunternehmen. Wünschenswert wäre darüber hinaus eine zusätzliche Unterstützung durch die Tourismusorganisationen, in dem diese Partnerunternehmen in der kanutouristischen Vermarktung prominenter platzieren und / oder eine direkte Verlinkung mit den Internetauftritten der Anbieter herstellen.

Im Mittelpunkt der Partnerinitiative steht eine **freiwillige Vereinbarung zwischen Biosphärenreservat und Kanuanbietern**, in der sich alle Unterzeichner nicht nur zu einem naturverträglichen Kanutourismus bekennen, sondern sich auch zur Erfüllung bestimmter Qualitätskriterien verpflichten. Nur Unternehmen, die nachweislich die im Folgenden definierten Kriterien erfüllen, können der Partnerinitiative beitreten. Die Partnerschaftsinitiative ist damit ein Anreiz für die gewünschte Qualitätsorientierung. Anbieter verpflichten sich im Rahmen der Vereinbarung:



- Sich klar mit den Zielen des Biosphärenreservats und des wassertouristischen Masterplans zu identifizieren.
- Das im Masterplan festgelegte Routenkonzept als Grundlage für die Kundenlenkung zu verwenden.
- Die Kunden umfassend einzuweisen und diese über die Spreewald spezifischen Schutzbestimmungen und naturverträgliche Verhaltensweisen aufzuklären (Infoblatt, Aufkleber Kanu, Kommunikation Karte und Menüpunkt auf der eigenen Internetseite).
- Eine hohe Informationsqualität zum gesamten Revier Spreewald zu vermitteln.
- Einen Qualitätsnachweis für die Betriebsführung durch entsprechende Zertifizierung nachzuweisen mit hoher Umwelt- und Serviceorientierung (Frist zur Nachreichung bis 2015)
- Eine hohe Qualität am Standort, bei Bootsmaterial, Zubehör und Service zu bieten.
- Aktiv in den touristischen Strukturen vor Ort mitzuwirken (Mitgliedschaft Tourismusverein).
- Sich mit anderen Kanuanbietern für die Belange des naturverträglichen Kanutourismus regelmäßig zu engagieren.
- Jährliche Spende an die Spreewaldstiftung für Maßnahmen zur Landschaftspflege (wünschenswert für Standorte mit Relevanz für das Wasserwandern).

Die Unterschrift der freiwilligen Vereinbarung ist Grundlage für die Anerkennung als Partner.

Ziel sollte es sein, möglichst viele Anbieter zu bewegen, sich in der Partnerinitiative zu engagieren. Dies darf auf der anderen Seite nicht dazuführen, dass die Initiative einen unverbindlichen Charakter erhält, in dem die Einhaltung der Kriterien nur auf dem Papier eine Rolle spielt. Vor diesem Hintergrund gilt es abzuwägen, zwischen einem aufwändigen Prüfungsprozess mit verlässlichem Prüfungsergebnis oder einem System, das im Wesentlichen auf Selbstauskunft beruht. Um zu Beginn die Eintrittshürde nicht zu hoch zu hängen wird vorgeschlagen, in der Gründungs- und Einführungsphase auf eine umfassende externe Prüfung zu verzichten. Diese erfolgt dann ohnehin im Rahmen der geforderten Zertifizierung. Um ein gewisses Maß an Verbindlichkeit zu erreichen, sollte für die Anerkennung das ernsthafte Interesse in einem Bewerbungs-Fragebogen dokumentiert werden. Die Anerkennung selbst erfolgt dann durch ein Gremium, indem neben dem Biosphärenreservat mindestens auch der Tourismusverband vertreten sein sollte (genaue Zusammensetzung muss im weiteren Umsetzungsprozess geklärt werden). Die Einhaltung der Kriterien kann



nur durch die „soziale“ Kontrolle der anderen Anbieter erfolgen. Sofern ein Anbieter nachweislich gegen die Kriterien verstößt, kann ihm der Partnerstatus entzogen werden. Es ist Aufgabe der Biosphärenverwaltung, die Partnerinitiative umzusetzen (Ziel 2013)

Interessengemeinschaft „Spreewaldkanuten für einen naturverträglichen Kanutourismus“

Eine kontinuierliche revierumfassende Zusammenarbeit zwischen den Kanuanbietern liegt im ureigensten Interesse der Anbieter selbst, um damit die Position und Belange des naturverträglichen Kanutourismus in der Region gegenüber Politik, Behörden, Gemeinden und anderen Nutzergruppen kraftvoll vertreten werden können. Um dies zu erreichen, bedarf es einer regionalen Abstimmung und Organisation der Kanuanbieter.

Zu diesem Zweck wird die Bildung einer Anbieter-Interessengemeinschaft unter dem Namen „Interessengemeinschaft Spreewaldkanuten“ (Arbeitstitel) vorgeschlagen. Um die Einstiegshürde niedrig zu halten, sollte die IG Spreewaldkanuten zunächst als loses Partnernetzwerk gestartet werden. Im Sinne einer Verstetigung ist eine spätere Institutionalisierung als Verein aber sinnvoll und sollte deshalb auch die Zielstellung sein.

Auch als lose Interessengemeinschaft sind zunächst in einer Art Gründungsveranstaltung die Ziele der IG Spreewaldkanuten in einer gemeinsamen Erklärung schriftlich zu fixieren und der Prozess der Zusammenarbeit festzulegen. Vorgeschlagen wird zunächst eine regelmäßige Zusammenkunft in einem halbjährigen Turnus (Nachbereitung der Saison September, Vorbereitung der Saison Februar). Die IG sollte einen oder zwei Sprecher wählen, die die IG nach außen vertreten und damit als Ansprechpartner für die Tourismusorganisationen, das Biosphärenreservat sowie Gemeinden und Behörden fungieren.

Ziel sollte es sein, perspektivisch möglichst viele Anbieter zur Mitarbeit in der IG zu gewinnen (Voraussetzung Freiwillige Vereinbarung). Für den Einstieg ist aber zunächst nicht die Anzahl der mitwirkenden Anbieter entscheidend, sondern vielmehr das Zusammenfinden einiger engagierter Anbieter möglichst aus dem gesamten Revier. Als Keimzelle der IG könnte evtl. der Kanustamm-tisch Lübbenau dienen. Eine andere Möglichkeit wäre die Bildung der IG im Rahmen eines Umsetzungsmanagements für den Masterplan. Vorstellbar ist auch eine Initiierung durch Tourismusverband und / oder Biosphärenreservat.

Anbieterqualifizierung

Der Qualitätsanspruch des Reviers muss sich nicht nur aus naturschutzfachlicher Sicht, sondern auch mit Blick auf die angestrebte Positionierung in einer hohen Qualität der kanutouristischen Angebote niederschlagen. Dies setzt qualifizierte Anbieter mit hohem Kenntnisstand für eine naturverträgliche Angebotsgestaltung und einen professionellen Kundenservice voraus. Ziel sollte vor



diesem Hintergrund eine breite Anbieterqualifizierung im Spreewald sein und dies auch durch entsprechende Zertifizierung nach außen dokumentiert werden.

Zur Qualifizierung und Zertifizierung der Anbieter hat die Bundesvereinigung Kanutouristik vor einigen Jahren das Qualitäts- und Umweltsiegel im Kanutourismus entwickelt. Die darin enthaltenen Qualitätskriterien sollten auch für den Spreewald übernommen werden:

- Professionelle Betriebsführung
- Ausreichender Versicherungsschutz
- Lizenz zur Personenbeförderung
- Fachgerechte und sichere Ausrüstung
- Kostenlose Ausgabe von Schwimmwesten
- Ausgabe von umfangreichem Infomaterial
- Qualifiziertes Ausgebildetes Personal
- Ausführliche Einweisung in die Paddeltechnik
- Hinweise zu naturverträglichem Verhalten auf und am Wasser, mit Infos zu Flora und Fauna und deren Störungsempfindlichkeiten

Um das Siegel zu erhalten, müssen die Anbieter an einer Schulung teilnehmen, in der Kenntnisse zu rechtlichen Grundlagen, Ausbildung und Schulungskonzept, Gewässer- und Umweltschutz, Sicherheit sowie Qualität und Kundenservice vermittelt werden (genauer unter www.kanutouristik.de).

Nach aktuellen Entwicklungen auf Bundesebene wird das Qualitäts- und Umweltsiegel mit dem vergleichbaren MQM (Qualitätsmanagement Wassertourismus) vom Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern in einem neuen bundesweit einheitlichen Qualitätsmanagement- und Zertifizierungssystem QMW zusammengeführt (differenziert nach einzelnen wassertouristischen Angebotssegmenten wie Kanu). Vorgesehen ist die konkrete Ausarbeitung des Schulungsprogramms bis 2013. Vor dem Hintergrund der bundesweiten Harmonisierungsinitiative sollte im Spreewald unbedingt Abstand davon genommen werden, eine eigene Qualifizierung durchzuführen. Sinnvollerweise sollte die Qualifizierung / Zertifizierung der Anbieter im Spreewaldrevier mit dem QMW-Kanu erfolgen. Durch die angestrebte modulare Struktur bietet das QMW den Anbietern einen verträglichen Kosten- und Zeitaufwand. In der Überlegung ist auch die aus Spreewaldsicht wün-



schenswerte Einbindung spezifischer regionaler Aspekte und die Vernetzung mit dem deutschlandweit etablierten Service Q. Solange das QMW noch nicht vorliegt, besteht auch weiterhin die Möglichkeit das Qualitäts- und Umweltsiegel der BKT zu erlangen.

Der Nachweis entweder mit dem Qualitäts- und Umweltsiegel als auch später dem QMW ist Pflichtkriterium für die Unterzeichnung der Freiwilligen Vereinbarung. Vor dem Hintergrund der beschriebenen unsicheren Situation auf Bundesebene sollte den Anbietern aber die Möglichkeit eingeräumt werden, den Qualitätsnachweis nachzureichen (Frist bis 2015 unter der Voraussetzung, dass das QMW 2013 angewendet werden kann).

Perspektivisch wünschenswert ist es, die Zertifizierung auch als rechtlich verbindliches Element zur Ausübung der Kanuvermietung im Spreewald heranzuziehen (bis 2020). Dies würde im Sinne einer Gleichbehandlung auch für die Vermieter von Unterkünften mit eingeschlossener Kanuvermietung und für externe Kanuanbieter mit Firmensitz außerhalb des Reviers gelten. Entsprechende Regelungen gibt es an der Oertze, der Dehmel und Oberen Donau. Damit eine solche Regelung einen rechtlich verbindlichen Charakter erhält, müsste dies im Rahmen einer Verordnung festgeschrieben werden. Es ist zu prüfen, ob dies im Rahmen der Biosphärenverordnung realisierbar ist.

6.1.5 Zentraler Internetauftritt Kanurevier Spreewald

Für die angestrebte Markpositionierung und die hohe Informationsqualität ist die Entwicklung eines zentralen Revier-Internetauftritts von höchster Priorität. Ohne einen zentralen Marktauftritt mit umfassenden Revier-Informationen sind die avisierten Marketingziele nicht erreichbar. Der Schlüssel hierfür liegt in einem zentralen Internetauftritt unter einem eigenen Domainnamen. Noch verfügbare und begrifflich passende Domainnamen wären www.paddeln-im-Spreewald.com oder www.spreewald-kanu.de.

Ein Internetauftritt losgelöst von vorhandenen Kommunikationsstrukturen stellt keine realistische Option dar, da niemand zu erkennen ist, der hierfür in geeigneter Art und Weise die Verantwortung übernehmen könnte. Sichergestellt werden muss in jedem Fall, dass die Datenhoheit in öffentlicher Verantwortung verbleibt. Ein privatwirtschaftliches Modell kommt deshalb nicht in Frage, zumal eine Werbefinanzierung der Seiten nicht mit dem formulierten Qualitätsanspruch korrespondiert.

Vor diesem Hintergrund kann der Revierauftritt nur im Rahmen des offiziellen touristischen Destinationsauftritts des Spreewalds erfolgen. Der Einstieg sollte parallel auch über die o.g. Domainnamen möglich sein. Der ohnehin für 2012 geplante Relaunch der Spreewaldseiten bietet ideale Voraussetzungen, um den kanutouristische Revierauftritt zeitnah zu entwickeln und zu integrieren. Die Gebietskulisse sollte etwas abweichend von der Destination das gesamte Revier von Spremberg bis zum Schwielochsee umfassen.



Eine Bewerbung des Kanutourismus über die Internetseiten der lokalen Tourismusstrukturen wäre damit obsolet und auch der angestrebten Informationsqualität nicht dienlich, da erfahrungsgemäß mehrere Parallelauftritte zum selben Thema nicht mehr, sondern weniger Transparenz bedeuten (Dopplungen, unterschiedliche Aktualität usw.). Die Entwicklung eines zentralen kanutouristischen Internetauftritts bedeutet deshalb, auf die Vermittlung entsprechender Informationen im Rahmen der lokalen Internetauftritte zu verzichten. Dort sollte lediglich das Kanuwandern als Menüpunkt mit nachfolgender kurzer Imagevorstellung der eigenen Gebietskulisse aufgeführt werden, um dann sofort auf die zentrale Internetseite zu verlinken.

Aufbau / Inhalte der Seiten

Der Einstieg im Rahmen des Destinationsauftritts sollte über einen Menüpunkt „Kanu“ o. ä. erfolgen und direkt zunächst auf eine Imageseite führen, die mit den definierten Positionierungsmerkmale Lust auf eine Kanutour im Revier machen sollte (v. a. auch für mehrtägige Aufenthalte und Familien). Als Anspruch an die inhaltliche Qualität der weiteren Navigation gilt, dass alle für eine Kanutour notwendigen Informationen im Rahmen dieser Seiten vermittelt werden ohne dass eine weitergehende Verlinkung zu anderen Seiten notwendig ist. Dabei sind v. a. die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Revierbeschreibung zu Gewässern und Infrastrukturausstattung unter Nennung der definierten Teilgewässerbereiche
- Vorstellung Biosphärenreservat
- Schutzanspruch: Naturverträgliches Verhalten - Befahrensregelungen
- Spreewald Zielgruppeneignung bzw. -attraktivität (Familien, Anfänger, besonders sportlich interessierte Kanuten, naturkundliche interessierte Kanuten, Gruppen, besonders wichtig Mehrtageswanderer)
- Anbieterübersicht und Angebote (prominentere Darstellung der nachweislich qualifizierten Betriebe bzw. Partnerbetriebe des Biosphärenreservats mit Verlinkung)
- Offizielle Revier-Gewässerkarte als PDF zur Orientierung
- Tourenvorschläge als PDF und als GPS-Track
- Aktuelles zu Wasserständen, Wetterbericht, Baumaßnahmen usw.
- Verlinkung mit lokalen Tourismusauftritten, Land, benachbarten Reisegebieten sowie relevanten wassertouristischen Auftritten



- Zweisprachigkeit Englisch (wichtig mit Blick auf den internationalen Markt)
- Mit Blick auf die hohe Priorität und Dringlichkeit sollte die Fertigstellung des Projekts bis 2013 angestrebt werden.

Tourenvorschläge

Thematische oder zielgruppenspezifische Tourenvorschläge (in der Regel Rundtouren) bilden ein zentrales Element der Internetseite sowohl im Hinblick auf die Besucherlenkung wie auch als Qualitätsmerkmal für die Nutzer. Schwerpunkte sollten sein:

1. **Anfängertouren** auf einfach zu befahrenden Haupt- und Nebenrouten, Dauer zwischen zwei und max. vier Stunden.
2. **Familientouren** im Ober- und Unterspreewald ebenfalls auf Haupt- und Nebenrouten mit möglichst kurzen Etappen für viele Landgänge und der Möglichkeit der spontanen Verkürzung der Tour
3. **Naturerlebnistouren** für Naturliebhaber abseits der viel befahrenen Hauptrouten und Orte, in der Regel Halbtagestouren und länger
4. **Touren für sportliche Kanuten:** Tagestouren mit 20 Kilometern und länger
5. **Gruppentouren** auf den breiten Fließeln, v. a. Hauptspreewald und Südumfluter
6. **Kombitouren / Einwegfahrten** mit Bahn (Lübbenau - Lübben, Raddusch – Lübbenau, Cottbus – Vetschau, Spremberg – Cottbus)
7. **Mehrtagestouren** unter Berücksichtigung der Vernetzung der Teilbereiche und differenziert nach Wochenende, 4-Tagestouren und Wochentouren

Zu überlegen wäre für Kanuten, die einen bestimmten Gewässerbereich favorisieren, parallel zur Differenzierung nach Zielgruppen / Themen eine Sortierung nach Teilgewässerbereichen anzubieten.



6.2 Maßnahmenkatalog

Alle erforderlichen Maßnahmen / Projekte einschließlich der bereits ausführlich thematisierten Schlüsselprojekte werden im Folgenden in tabellarischer Form differenziert nach Handlungsbereichen sowie untersetzt mit Prioritäten, Zeitrahmen und Verantwortlichkeiten aufgeführt.

6.2.1 Infrastruktur

Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte - Anmerkungen
Umsetzung der Infrastrukturvorschläge für ein Netz Ein- Ausstiegsstellen , Kanurastplätze, Biwakplätze analog vertiefender Ausarbeitung Schlüsselprojekte	Schlüsselprojekt (1)	Gemeinden	Bis 2013 / 2014	Abstimmung und Konkretisierung der Standortvorschläge auf Gemeindeebene auch mit betroffenen privaten Akteuren Fördermittelbeantragung Umsetzungsplanungen
Herstellung einer hohen Durchgängigkeit v. a. auf den Haupt- und Nebenrouten analog vertiefender Projektbeschreibung	Schlüsselprojekt	LUA, Wasser-Bodenverband, Gemeinden	Standortabhängig	Abstimmung mit WBV mit nachfolgender Integration in deren Jahresplanungen
Umsetzung kanutouristisches Informations- und Leitsystem analog der vertiefenden Projektbeschreibung	Schlüsselprojekt	Klärungsbedarf	Bis 2013 / 2014	Umsetzung als Gesamtprojekt im Rahmen eines Folgeprojekts
Integration der Kanurastplätze, Ein- und Ausstiegsstellen sowie Biwakplätze in die kommunalen Leitsystem	●●	Gemeinden	Schrittweise	Abhängig vom Umsetzungsstand

(1) Priorität der Einzelmaßnahmen standortabhängig



6.2.2 Angebotsgestaltung

Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte - Anmerkungen
Anbieterinitiative analog der vertiefenden Ausarbeitung als Schlüsselprojekt <ul style="list-style-type: none"> • Partnerinitiative • Gründung Interessengemeinschaft Kanuanbieter • Qualifizierung / Zertifizierung 	Schlüsselprojekt	Anbieter, Tourismusorganisationen, Biosphäre	Beginn 2013	Ausarbeitung der Vereinbarung Gründung IG Spreewaldkanuten
Ausbau Reiserveranstaltergeschäft: Entwicklung mehrtägiger Kanuarrangements mit Zusatzleistungen wie Übernachtung, Shuttleservice usw.	●●●	Anbieter	kontinuierlich	Wichtig zur Zielerreichung Stärkung Mehrtageskanutourismus
Ausweitung Angebot naturkundliche Führungen / Umweltbildung mit dem Boot für unterschiedliche Zielgruppen (v. a. Klassenfahrten)	●●	Anbieter	kontinuierlich	
Ausweisung eines naturkundlichen Gewässer-Spreewaldlehrpfades im Oberspreewald mit vom Wasser aus sichtbaren Beispielen für spreewaldtypische Flora und Fauna (mit Flyer und auch als Audioführung)	●●	Biosphäre	2014	Ausarbeitung Konzept evtl. in Kombination mit wasserseitig erkennbaren Skulpturen
Entwicklung spezieller Familien-Kanureisen als Markenzeichen des Reviers: mehrtägige geführte „Abenteuer-Touren“ mit wechselnden Übernachtungsstandorten (Streckenfahrten oder größere Rundtouren, Nische auch Vater-Kind-Touren).	●●●	Anbieter	kontinuierlich	Wichtig auch Einbindung Cottbusser Spree und Krumme Spree



Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte - Anmerkungen
Angebot Geocaching mit dem Paddelboot, Erlebnisangebot speziell für Familien mit Kindern und Jugendgruppen, evtl. mit wöchentlichem Standortwechsel	●	Anbieter ggf. zentral koordiniert	2013	Ausarbeitung Umsetzungskonzept als Markenzeichen
Entwicklung spezieller thematischer Erlebnisangebote v. a. kulinarische Paddeltouren mit Picknick oder Besuch Gastronomie mit regionaler Küche Paddeln & Wellness: Kombiangebote mit Besuch Therme oder Spaßbad	●	Kanuanbieter in Kooperation mit anderen touristischen Anbietern aus Gastronomie und Wellness	kontinuierlich	Attraktiv vor allem für Anbieter aus Burg mit Blick auf das touristische Angebotsprofil der Gemeinde
Angebotsentwicklung therapeutisches Paddeln: Entschleunigung, Burnout, Konfliktmanagement usw.	●	Kanuanbieter in Kooperation Gesundheitsanbieter	kontinuierlich	In Anlehnung an erfolgreiche Angebote für therapeutisches Wandern
Kombiangebote Rad und Paddeln v. a. in Kombination mit Streckenfahrten: Pilotprojekt Lübben – Schlepzig am Wochenende. Perspektivisch Schwielochsee – Oberspreewald, Cottbusser Spree	●●●	Kanuanbieter	Zu 2013	Zusammenführung Anbieter
Regelmäßiger Bus-Pkw-Shuttleservice Lübben – Schlepzig, Schwielochsee – Spreewald, Cottbus - Burg an Sommerwochenende	●●	Tourismusvereine	Zu 2013	Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit ÖPNV prüfen



Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte - Anmerkungen
Initiative Bett & Kanu. Mobilisierung von Unterkünftsbetrieben mit kanutouristischer Ausrichtung (Übernachtung für eine Nacht für Kanuten auf Wanderschaft, Abstellmöglichkeit für Kanus, spezielle Informationen zum Paddeln)	●	Tourismusverband in Zusammenarbeit mit lokalen TV	2014	Entwicklung Arrangements Bett & Kanu unter Berücksichtigung unterschiedlicher Unterkunftsformen und Qualitäten

6.2.3 Innenmarketing

Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte - Anmerkungen
Bildung von Kanuanbieterstammatischen analog Best practice Beispiel Lübbenau in touristischen Zentren Burg, Lübben, Schlepzig. Mindestens einmal jährliche Zusammenkunft zur Abstimmung lokaler kanutouristischer Belange	●●●	Anbieter	2012 / 2013	Evtl. Initial durch lokale Tourismusstrukturen
Jährliche Kanukonferenz mit Anbietern (IG), Tourismusorganisationen, Biosphäre zur Abstimmung Ist-Situation und weiterer Planungen, ggf. Fortschreibung / Aktualisierung Masterplan (Januar oder Februar)	●●●	Federführung TV	2013	Feste Veranstaltung um möglichst im Konsens rechtzeitig handeln zu können
Berufung eines zentralen Wassertourismuskordinators für das Revier. Aufgaben des Wassertourismuskordinators: Vorbereitung jährliche Kanukonferenz, Ansprechpartner bei	●●●	Regionale Organisationen	2012	Integriert in eine vorhandene regionale Struktur. In Frage kommen v. a. Tourismusverband,



Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte - Anmerkungen
regionalen Problemsituation und Projekten				Biosphärenreservat oder auch Spreewaldverein
Festlegung wassertouristischer Ansprechpartner auf Gemeindeebene. Aufgaben: Partner für Wassertourismuskoodinator auf lokaler Ebene, Ansprechpartner für relevante lokale Akteure	●●●	Gemeinden	2012	Im Rahmen Gemeindeverwaltung oder lokalem Tourismusverein
Schulung / Qualifizierung Mitarbeiter TI für naturverträglichen Kanutourismus	●●	Tourismusvereine, Biosphärenreservat	2013	Entwicklung eines regionalen Schulungskonzepts mit Revierhandbuch, Exkursionen u.ä.
Schulungsveranstaltung für Vermieter von Unterkünften mit eingeschlossener Bootsvermietung insbesondere im Hinblick auf naturverträgliches Verhalten der Kunden	●●	Tourismusvereine, Biosphärenreservat	2014	Motivierung für eine spätere Zertifizierung

6.2.4 Information und Vermarktung

Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte – Anmerkungen
Entwicklung informatives Faltblatt zum naturverträglichen Verhalten für Paddler im Revier, Verteilung durch alle Anbieter (Kanu und Unterkunft) und Tourismusbüros	●●●	Tourismusverband Spreewald und Biosphärenreservat	Bis 2013	Prüfung ob evtl. in Verbindung mit Orientierungskarte



Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte – Anmerkungen
Aufbau des offiziellen Revier-Internetauftritts analog Ausführungen Schlüsselprojekt	Schlüsselprojekt	Tourismusverband Spreewald	Bis 2013	Als Projekt im Rahmen des geplanten Internetrelaunch Tourismusverband
Weiterführung und ständige Aktualisierung der kanutouristischen Datenbank Masterplan	●●●	Spreewaldverein	ständig	Dienstleistungsauftrag für den Wasser-Bodenverband sinnvoll
Jährlich aktualisierte <u>offizielle</u> Revier-Kanukarte als <u>Grundlagenkarte</u> für eine einheitliche Kommunikation nach außen durch Region und auch Dritte (Anbieter, Verlage).	●●●	Spreewaldverein	2013 ständig	Dienstleistungsauftrag Wasser-Bodenverband ebenfalls sinnvoll
Nutzung der Geoportale der drei Landkreise als Kommunikationsplattform für die offizielle Revier-Kanutourismuskarte	●●●	Landkreise	2013 / 2014	Ergänzung Geoportals LK Spree-Neiße mit kanutouristischen Infos. Weiterführung auf OSK und DS
Kartenmaterial: Berücksichtigung des Routenkonzepts (grafische Hervorhebung des Routengerüsts) und konsequente Verwendung der offiziellen Gewässernamen	●●●	Anbieter, Verlage	ständig	
Möglichst einheitliches professionelles Kartenmaterial der Anbieter mit prominenter Darstellung der Verhaltensregelungen	●●●	Anbieter		Evtl. Pilotprojekt vom Kanustamm in Lübbenau



Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte – Anmerkungen
Zielgruppenspezifische Vermarktung mit Tourenvorschlägen v. a. Anfängertouren, Familientouren, Naturerlebnistouren, Touren für Sportliche, Gruppentouren, Kombitouren Bahn, Mehrtagestouren	●●●	Tourismusverband	2012	Konkrete Ausarbeitung im Zusammenhang mit Internet
Marketingoffensive Kanutourismus als Jahresthemenschwerpunkt im Destinationsmarketing	●●●	Tourismusverband	2015	Gemeinsame Kanubroschüre Pressereise v. a. mit Kanufachmagazinen Kanukonferenz mit überregionaler bundesweiter Ausstrahlung zum naturverträglichen Kanutourismus
Entwicklung eines Online Kanu-Navigators (Routenplaners) für Orientierung auf Wasser und das Zusammenstellen individueller Touren	●●	Tourismusverband		Im Rahmen des bestätigten grenzüberschreitenden Förderprojekts

6.2.5 Sonstiges

Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte – Anmerkungen
Schwerpunkt-Kontrollen in besonders häufig betroffenen Bereichen als konzertierte Aktionen Wasserschutzpolizei und Ranger	●●	Polizei, Ranger	Mehrfach jährlich	In unregelmäßigen Abständen, aber mehrfach im Jahr



Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeiten	Frist	Umsetzungsschritte – Anmerkungen
Regelmäßiges Monitoring zur Beurteilung der Entwicklung der angestrebten höheren Naturverträglichkeit. Durchführung: Jährliche standardisierte Abfrage bei ausgewählten Partnern aus unterschiedlichen Bereichen: jeweils zwei Kanuanbieter aus den Bereich Burg, Lübbenau und Unterspreewald, Kahnfährlente aus Burg Kauper und Lübbenau, Ranger Oberspreewald und Unterspreewald, ggf. weitere Personen die regelmäßig auf den Flüssen unterwegs sind.	●●●	Spreewaldverein - Biosphärenreservat	Ab 2013	Zusätzlich jährliche Erfassung von Verstößen gegen die Befahrensregelungen durch Ranger an festgelegten Standorten (Schleusen an neuralgischen Punkten und gesperrte Gewässer) und zu Zeiten mit vergleichbaren (Wetter) Bedingungen.

6.3 Ausblick – weitere Vorgehensweise

Mit dem vorliegenden Masterplan besitzt die Region eine in der Region abgestimmte konzeptionelle Grundlage für die künftige Gestaltung eines naturverträglichen Kanutourismus. Die Herausforderung besteht nunmehr darin, den Spannungsbogen im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Masterplans aufrecht zu halten und das Handlungsprogramm sukzessive umzusetzen. Zeitnah gefordert sind vor allem folgende Hauptaufgaben / Arbeitsschritte:

- Grundlage: klares Bekenntnis der Gebietskörperschaften (insbesondere der Gemeinden) zur Umsetzung des Masterplans in Form einer Kooperationsvereinbarung (Absichtserklärung)
- Breite Kommunikation des Masterplans in der Region
- Umsetzungsplanung für das Leitsystem als eingeständiges Folgeprojekt unter Berücksichtigung der definierten Module (Infotafeln, Zielwegbeschilderung, Kennzeichnung Standorte) und in Abstimmung mit dem Beschilderungskonzept WISO



- Abstimmung der Infrastrukturvorschläge auf lokaler Ebene mit den Gemeinden und privaten Betreibern (Umwandlung bestehender WWR, Festlegung bzw. Konkretisierung der Standortvorschläge usw.)
- Mobilisierung der Anbieter im Hinblick auf die Vorschläge zur Angebotsgestaltung und Organisation
- Partner-Projekt Biosphärenreservat mit Ausarbeitung der Freiwilligen Vereinbarung
- Inhaltliche und grafische Ausarbeitung des kanutouristischen Internets insbesondere der Themen- und Zielgruppentourenvorschläge

Die Umsetzung des Masterplans erfordert einen koordinierten, regional abgestimmten Prozess mit einer breiten Beteiligung zahlreicher Akteure. Es ist stark zu bezweifeln, ob dies auf dezentraler Basis ohne eine zentrale Projektsteuerung leistbar ist. Dem Rechnung tragend, wird dringend ein zeitlich auf ein bis zwei Jahre befristetes zentrales Umsetzungsmanagement vorgeschlagen. Dieses kann grundsätzlich entweder mit ausschließlich regionalen Ressourcen betrieben (bei entsprechenden fachlichen und finanziellen Voraussetzungen) oder dafür auch ein externes Management beauftragt werden (ggf. auch Kombilösung vorstellbar). Für die Trägerstruktur sollten vorzugsweise vorhandene Strukturen genutzt werden, idealerweise der Spreewaldverein. Der Umsetzungsprozess kann ggf. mit externer Unterstützung durchgeführt werden, begleitet / gesteuert durch eine zu gründende Lenkungsgruppe „Umsetzung Masterplan“ unter Federführung des Biosphärenreservats.

Die Finanzierung eines solchen Umsetzungsmanagements muss in Anbetracht des Handlungsdrucks zeitnah erfolgen. Es gilt zu prüfen, ob dies über einen Fördermittelantrag möglich ist oder ggf. durch eine umlagenbasierte Finanzierung durch die öffentlichen Gebietskörperschaften erreicht werden kann. Ggf. kommt auch eine kombinierte Finanzierung in Betracht. Der Umsetzungsprozess sollte auch weiterhin von der bestehenden Steuerungsgruppe begleitet werden.

Der Erfolg des Masterplan ist vor dem Hintergrund des über mehrere Jahre andauernden Umsetzungsprozesses erst mittelfristig messbar, weil die Maßnahmen ihre optimale Wirkung erst im Zusammenspiel miteinander entfalten können und als Grundvoraussetzung mindestens das Leit-system umgesetzt sein muss. Es ist deshalb wenig realistisch zu erwarten, dass die Konfliktsituationen bereits kurzfristig deutlich zurückgehen werden. Das angestrebte Qualitätsniveau in allen Handlungsfeldern zu erreichen erfordert Zeit und Geduld. Wichtig ist es, den Umsetzungsprozess im Rahmen der vorgeschlagenen jährlichen Kanukonferenz und eine regelmäßigen Monitorings kritisch zu begleiten, um ggf. auf unerwartete Probleme reagieren zu können.

Eine breit angelegte Evaluierung des Masterplans ist für das Jahr 2020 anzustreben, um feststellen zu können, ob und in welchem Umfang die Ziele des Masterplans erreicht werden konnten. Da für die Bewertung der Naturverträglichkeit kaum quantifizierbare Parameter herangezogen werden



können, muss die Evaluierung weitestgehend auf qualitativen Einschätzungen beruhen. Um eine möglichst hohe Aussagekraft zu erhalten, werden folgende Evaluierungsansätze vorgeschlagen²⁸:

- Schriftliche Befragung der Kanuanbieter: Der Fragebogen sollte weitestgehend identisch mit dem im Rahmen der Masterplanerarbeitung verwendeten Fragebogen sein, um so einen zeitlichen Vergleich herstellen zu können (2019).
- Erfassung der Anzahl der zertifizierten Kanuanbieter: Zertifizierungsgrad bei den gewerblichen Anbietern mindestens 50% im Jahr 2019.
- Mystery Checks : Bei den Anbietern werden Stichproben zur Qualität der Einweisung (v. a. hinsichtlich der Verhaltensregelungen) im Rahmen von Mystery Checks durchgeführt (2019).
- Auswertung der Anbieter-Internetseiten hinsichtlich Darstellung der Verhaltensregelungen, Verwendung des Routenkonzepts für Tourenvorschläge usw. (2019)
- Interviews mit Kanuten in Bezug auf deren Kenntnis von den Verhaltensregelungen und deren Einschätzung zu Konfliktsituationen bzw. zur Gewässerfrequentierung(2019).
- Experteninterviews mit Kahnfahrverbänden, Naturschutzverbänden, Tourismusorganisationen, Wasserschutzpolizei, Wasser- und Bodenverband und Anbietern (2020)
- Überprüfung Umsetzungsstand des Handlungsprogramms Masterplan (2020).

Die konkrete inhaltliche Ausarbeitung, Koordination, Durchführung und Auswertung der Evaluierung erfordert ein zentrales Projektmanagement (Wassertourismuskordinator ggf. Beauftragung externer Dienstleister).

²⁸ Detailausarbeitung der Kriterien im Zusammenhang mit Evaluierungsprojekt